X kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 9)**

z dnia 8 lutego 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 9)

8 lutego 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu;

– informację na temat skutków wprowadzenia strefy ochronnej wokół terminalu LNG w Świnoujściu z uwzględnieniem zasadności jej dalszego utrzymywania.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Czesław Mroczek** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Lidia Kostańska** dyrektor Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury Wsi Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Antoni Podolski** dyrektor Departamentu Strategii i Planowania Obronnego oraz **gen. bryg. Jacek Sankowski** p.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej, **Paweł Gębski** zastępca dyrektora Departamentu Współpracy Ekonomicznej Ministerstwa Spraw Zagranicznych, **Jacek Jurak** p.o. wicedyrektor Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Marek Kajs** zastępca generalnego dyrektora ochrony środowiska wraz ze współpracownikami, **gen. bryg. Cezary Janowski** szef Zarządu Planowania Użycia Sił Zbrojnych i Szkolenia Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, **gen. bryg. Tomasz Michalski** zastępca komendanta głównego Straży Granicznej wraz ze współpracownikami, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Wojciech Zdanowicz** dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Marek Szymczak** przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Piotr Piwowarczyk** prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej, **Stanisław Iwan** członek rady nadzorczej delegowany do czasowego wykonywania czynności prezesa zarządu spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wraz ze współpracownikami, **Andrzej Leciej** kierownik Działu Systemów Bezpieczeństwa Terminalu LNG w Świnoujściu, **Janusz Cieśla** dyrektor Pionu Bezpieczeństwa Gaz-System oraz **Aleksandra Fedorska** redaktor BiznesAlert.pl.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Drodzy państwo, w pierwszym punkcie jest rozpatrzenie informacji na temat budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu i bardzo proszę pana ministra Arkadiusza Marchewkę, a następnie pana Marka Kajsa, dyrektora generalnego ochrony środowiska, o zreferowanie tego punktu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, chciałbym przedstawić informację na temat realizacji inwestycji, jaką jest budowa terminalu kontenerowego w Świnoujściu.

Chciałbym na samym wstępie powiedzieć państwu, że są ze mną przedstawiciele portu i osoby, które są odpowiedzialne za realizację tego przedsięwzięcia, i chciałbym

zaproponować panu przewodniczącemu i prezydium, że po wstępnym wprowadzeniu, które ja zrobię, o szczegółach opowiedzą pan prezes zarządu spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, przedstawiciele portu odpowiedzialni za inwestycje i dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, bo ta inwestycja jest realizowana przez kilka podmiotów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Oczywiście.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to zaproponowałbym taki sposób przedstawiania tej informacji.

Na samym wstępie chcę powiedzieć, że głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu jest jednym z kluczowych projektów inwestycyjnych w sektorze morskim w Polsce i odpowiada za niego Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA – i na samym wstępie chcę jasno powiedzieć, że naszym celem jest realizacja tej inwestycji. Uważamy, że budowa portu kontenerowego jest wielką szansą na rozwój nie tylko Pomorza Zachodniego, ale całego wybrzeża i z dużym znaczeniem dla Polski w kontekście możliwości przypływania do Świnoujścia statków z kontenerami, do tej pory niespotykanych w Świnoujściu. I to się oczywiście wiąże z szeregiem działań, które chcemy podjąć, aby zrealizować tę inwestycję. Terminal kontenerowy w Świnoujściu będzie przygotowany i zdolny do przyjęcia i obsługi największych kontenerowców oceanicznych, które mogą wejść na Morze Bałtyckie.

Jeśli chodzi o parametry i charakterystykę planowanego przedsięwzięcia, to orientacyjne docelowe parametry terminalu w Świnoujściu będą przedstawiać się następująco: terminal będzie wyposażony w nabrzeże przeładunkowe, które będzie miało długość 1300 m i głębokość 17 m. Będzie tam istniała możliwość jednoczesnej obsługi dwóch statków oceanicznych o długości 400 m i jednego mniejszego statku o długości mniej więcej 200 m. Cała powierzchnia tego terminalu została zaprojektowana na 70 ha i docelowa zdolność przeładunkowa tego portu ma wynieść 2 mln TEU rocznie. Chcielibyśmy wskazać jasno, że przy realizacji tego przedsięwzięcia zostaną zastosowane nowoczesne, niskoemisyjne technologie przeładunkowe i w wyniku postępowania konkursowego mającego właśnie na celu wyłonienie podmiotu, który zbuduje i zajmie się eksploatacją terminalu, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wybrał w ubiegłym roku ofertę złożoną przez konsorcjum składające się z dwóch firm – DEME Concessions N.V. z Belgii oraz QTerminals W.L.L z Kataru. 10 lipca ubiegłego roku została podpisana umowa przedwstępna i realizacja przedsięwzięcia jest planowana do oddania do użytkowania do 2028 r., więc jest to przedsięwzięcie, które wymaga szeregu bardzo istotnych działań, inwestycji. Chcę powiedzieć jeszcze raz, podsumowując to wprowadzenie, i powiedzieć w sposób bardzo zdecydowany, że budowa terminalu kontenerowego w Świnoujściu jest wielką szansą na rozwój i chcemy realizować tę inwestycję zgodnie z harmonogramem, mając na uwadze wszystkie działania, które muszą być dobrze skoordynowane pomiędzy różnymi instytucjami, których praca jest koordynowana przez rząd i państwo, i jednocześnie przy działaniach prywatnych inwestorów, którzy są gotowi do realizacji przedsięwzięcia.

Mamy przygotowaną prezentację, więc pozwólcie państwo, że na tym etapie, jeżeli chodzi o przedstawienie generalnego wprowadzenia, to dziękuję. Jestem do państwa dyspozycji, a szczegóły przedstawi pan p.o. prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, pan prof. Stanisław Iwan razem ze współpracownikami.

Członek rady nadzorczej delegowany do czasowego wykonywania czynności prezesa zarządu spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Stanisław Iwan:

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie przewodniczący, szanowni państwo, niewątpliwie budowa głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu jest ze względów strategicznych niezwykle istotnym wyzwaniem. Za chwilkę poproszę pana Marka Prażmaka, żeby przedstawił bieżącą sytuację, posiłkując się prezentacją, którą mamy przygotowaną.

Natomiast ja chciałbym powiedzieć jedną ważną rzecz. W tej całej dyskusji, myślę, pewnym novum jest to, że… Ja akurat mam spojrzenie o tyle istotne, że pochodzę ze Świnoujścia i znam to miasto doskonale, wiem, jak ono funkcjonuje, i wiem, jak powinny być zrealizowane tego typu inwestycje, ponieważ też zajmuję się m.in. miejskim transportem towarowym czy ogólnie transportem towarowym. Bardzo ważne jest, jeżeli chcemy mówić o powodzeniu tej jakże ważnej strategicznie inwestycji dla kraju, żebyśmy zwrócili uwagę na dostęp od strony lądu, a mam wrażenie, że trochę o tym zapominamy w tych dyskusjach, a mianowicie w tej chwili w „Krajowym programie kolejowym" na liście podstawowej nie ma inwestycji związanych z przebudową infrastruktury kolejowej prowadzącej do Świnoujścia. Są różne inwestycje, natomiast uważam, że bez tej inwestycji jest to niezwykle trudne, żebyśmy mogli realizować przewozy od strony lądu w odpowiedni sposób. Kluczowe jest, żebyśmy wpisali na listę podstawową „Krajowego programu kolejowego" właśnie inwestycję dotyczącą infrastruktury kolejowej. Pamiętajmy, że mamy na wyspie Wolin wąskie gardło. Tam jest jeden most kolejowy i będzie to bardzo poważny problem. Nie mamy co liczyć na to, że będziemy duży wolumen ładunków przewozić drogą. Proszę pamiętać o tym, że Świnoujście jest jedynym miastem w Polsce, które ma tylko jedną drogę dojazdową, przez którą idzie wszystko od strony kraju. Tą drogą jadą turyści, dostawy do miasta, wszelkie ładunki, które są przewożone, wszelkie samochody – jadą tylko tą jedną drogą. Jeszcze plus do tego dojazdy do Międzyzdrojów. A więc myślę, że to jest bardzo ważny element, o którym musimy pamiętać i który trzeba byłoby uwzględnić.

No i również ważną rzeczą jest, żebyśmy nie zapominali o tym, bo czasami taka się pojawia retoryka, zresztą jak rozmawiałem z ustępującym zarządem, to pojawiła się taka retoryka, że prawobrzeże Świnoujścia to jest część przemysłowa, a lewobrzeże to część turystyczna – szanowni państwo, tak nie jest, żebyśmy mieli jasność. Prawobrzeże też odgrywa bardzo istotną rolę turystyczną i bardzo ważne jest to, żebyśmy również te walory turystyczne zachowali na prawobrzeżu i żebyśmy umożliwili mieszkańcom prawobrzeża, czyli Warszowa, Przytoru, Łunowa, bo to są te trzy dzielnice – Karsibór jest poza tym – żebyśmy umożliwili tym ludziom realizowanie tego, co realizowali dotychczas. Niestety, rozmowy, które się odbywały z mieszkańcami, pozostawiały wiele do życzenia i mam wrażenie, że nie wyjaśniono mieszkańcom i nie pokazano im, że naprawdę nam na tych mieszkańcach też zależy i chcemy robić to wszystko tak, żeby było to dla dobra mieszkańców. I myślę, że to jest ten czas, żebyśmy wreszcie pokazali, że możemy taką inwestycję zrealizować w sposób, który będzie szanował interesy wszystkich grup społecznych – i na tym nam na pewno bardzo zależy.

Bardzo dziękuję. Chciałbym przekazać głos panu Markowi Prażmakowi, pełnomocnikowi do spraw budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu. Dziękuję.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Dzień dobry. Przygotowaliśmy na dzisiaj krótką prezentację projektu. Są małe problemy techniczne, ale mam nadzieję, że ruszy. Nie chce ruszyć… Jest. Już ruszyło. Są jakieś opóźnienia, ale mam nadzieję, że jednak będzie działać.

Porty Szczecin i Świnoujście – najbardziej wysunięte na zachód polskie porty, obydwa będące elementami bazowej sieci TEN-T, czyli europejskiej sieci transportowej w korytarzu Bałtyk–Adriatyk. Jest to w Polsce taki umowy, zachodni korytarz. Ten wschodni korytarz, wiodący z portów Trójmiasta na południe, stanowi równoległe odgałęzienie tej drogi na terytorium Polski. Porty Szczecin i Świnoujście leżą jednocześnie na najkrótszej drodze pomiędzy Skandynawią a centralną i wschodnią Europą. Jak państwo zapewne wiecie, odległość ze Szczecina do Pragi jest mniejsza niż ze Szczecina do Warszawy. Ten odcinek lądowy jest po prostu krótszy.

Jeżeli chodzi o pozostałe elementy lokalizacji portów Szczecin i Świnoujście, znajdujemy się w południowo-zachodniej części Bałtyku, wejście na Morze Bałtyckie przez Cieśniny Duńskie, czyli właśnie z zachodu. Wszystkie duże statki, które chcą na Bałtyk wejść, muszą przez Cieśniny Duńskie przepłynąć. Mniejsze statki mogą to zrobić jeszcze Kanałem Kilońskim, ale jeżeli taki statek płynący z zachodu przejdzie przez Cieśniny

Duńskie, porty Szczecin-Świnoujście są pierwszym dużym zespołem portowym dla statku płynącego na wschód. Co to oznacza dla tych wielkich statków kontenerowych? To oznacza krótszy okres operacji na Morzu Bałtyckim. W porównaniu do portów Trójmiasta to jest 11 godzin w jedną stronę, czyli taki duży statek wchodzący na Bałtyk szybciej działa na morzu – w obie strony o dobę krócej przebywa na Morzu Bałtyckim, jeżeli byłby obsługiwany w Świnoujściu, niż gdyby był obsługiwany w portach Trójmiasta. Na Bałtyku mamy w tej chwili jeden hub przeładunkowy. To jest właśnie port w Gdańsku. Jesienią, w drugiej połowie ubiegłego roku, przekonaliśmy się, jak niebezpieczne jest opieranie się na jednej nitce infrastruktury transportowej, kiedy doszło do potężnej blokady portów Trójmiasta, kiedy statki oczekiwały na wejście do terminalu DCT – duże statki oceaniczne po 10 dni. To są miliony dolarów strat statku, który czeka na wejście do portu.

Zaplecze portów Szczecin-Świnoujście to jest przede wszystkim zachodnia Polska, południowo-wschodnie Niemcy, Czechy i Słowacja. Jeżeli chodzi o ten obszar Polski, jest to obszar wysoko uprzemysłowiony, o wysokiej gęstości zaludnienia, zamożny, co oznacza dużą siłę nabywczą, a więc duży potencjał zakupów, który powoduje popyt na ładunki importowe, które przychodzą przetworzone w kontenerach. Jednocześnie jest to idealne miejsce do zlokalizowania takiego terminalu przeładunkowego, które z dużego statku może przeładowywać te kontenery na mniejsze statki. Łatwość wejścia przez Cieśniny Duńskie i ich bliskość powoduje, że ten terminal może łączyć funkcję dystrybucyjną z funkcją obsługi zaplecza. Jeżeli chodzi o to zaplecze, to tylko po stronie polskiej mamy znaczną ilość zakładów przemysłowych z branży motoryzacyjnej, produkcji mebli, obróbki drewna – największy w Europie magazyn dystrybucyjny Ikei, z branży elektronicznej czy artykułów gospodarstwa domowego.

Jeżeli chodzi o lokalizację terminalu w Świnoujściu – na takim lotniczym zdjęciu Świnoujścia mamy terminal zlokalizowany w tej portowej części miasta na wyspie Wolin, na wschód od wschodniego pirsu terminalu LNG. Na wyspie Wolin działają w tej chwili terminale takie jak duży terminal masowy OT Port Świnoujście, już wspomniany terminal LNG, największy w Polsce terminal promowy, obsługujący po kilkanaście zawinięć promów na dobę, łączących Świnoujście z Ystad i Trelleborgiem, terminal drobnicowy na południe od terminalu promowego i dalej na południe będzie jeszcze w niedalekiej przyszłości terminal instalacyjny wież wiatrowych dla elektrowni morskich.

Dostęp od strony morza. Tutaj pan dyrektor z urzędu morskiego… W tej chwili do Świnoujścia prowadzą dwie drogi podejściowe. Nie chcę tego tematu… Nie wiem, czy pan dyrektor będzie chciał jeszcze zabrać później głos w tej sprawie. Nie chcę tego tematu za bardzo rozwijać. Więc mamy w tej chwili podejście zachodnie i podejście północne. Przyjęty w ubiegłym roku program wieloletni ma spowodować, że powstanie podejście wschodnie, które będzie leżało całkowicie w polskich wodach terytorialnych i wszelkie prace potrzebne do tego, żeby go stworzyć, będą po polskiej stronie granicy.

Połączenia od strony lądu – ponieważ terminal jest inwestycją typu greenfield, te połączenia lądowe nie wiążą się z żadnymi problemami przejścia przez strefy zurbanizowane. Z uwagi na położenie Świnoujście jest punktem, w którym ta polska liniowa infrastruktura lądowa się zaczyna. Jesteśmy otoczeni na niemieckiej granicy i mamy morze od strony północnej, więc i sieć drogowa, i kolejowa w Świnoujściu mają swój początek i żeby się z tą siecią drogową i kolejową połączyć, potrzebna jest budowa około trzykilometrowego łącznika drogowego i kolejowego. Jeżeli chodzi o ten łącznik drogowy, on będzie się wpinał w węzeł Łunowo budowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad na drodze szybkiego ruchu S3. Ta droga biegnie ze Świnoujścia do Lubawki na czeskiej granicy. Po drodze przecina wszystkie autostrady i drogi szybkiego ruchu biegnące w układzie równoleżnikowym, czyli S6, A10 na Niemcy, A2, A4. Jeżeli chodzi o połączenie kolejowe, to łącznik ten między terminalem, a torem 401, który tam istnieje, połączy terminal z magistralą europejską północ–południe. Na terminalu będzie zlokalizowany terminal kolejowy do obsługi wagonów czy pociągów blokowych o długości do 750 m. Cały układ jest zaprojektowany tak, żeby ruch odbywał się w układzie bezkolizyjnym. Lokalizacja tych elementów infrastruktury połączeniowej została na etapie raportu środowiskowego tak dopasowana do wymogów środowiska,

żeby ingerencja w środowisko związana z budową tej infrastruktury była jak najmniejsza. Żeby była jak najmniejsza wycinka drzew i jak najmniejsze zniszczenie siedlisk, które tam występują.

Mamy również drogi wodne śródlądowe, ponieważ porty wodne Szczecin-Świnoujście znajdują się jednocześnie na liście portów morskich i śródlądowych. Jeżeli dojdzie do rewitalizacji Odry, będziemy mieli unikalną w skali Polski możliwość wykorzystania najbardziej ekologicznego i najtańszego transportu wodnego i śródlądowego do przewożenia kontenerów. Szczecin-Świnoujście ma też tą unikalną w skali Polski możliwość, że łączy się Kanałem Odra–Hawela z zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych śródlądowych, który też można wykorzystać do przewozu kontenerów.

Jeżeli chodzi o infrastrukturę samego terminalu – na początku muszę powiedzieć, że zarząd portów przygotował tylko założenia. Konkretne rozwiązania terminalu miały być i są zaproponowane przez wykonawcę, przyszłego dzierżawcę i przyszłego operatora tego terminalu. Jakie są te podstawowe założenia? Przede wszystkim ma to być terminal głębokowodny, czyli o głębokości 17 m, pozwalający na obsługę największych statków kontenerowych wchodzących na Bałtyk. Jednocześnie są to największe statki kontenerowe pływające obecnie po świecie. Ma mieć docelową zdolność przeładunkową na poziomie 2 mln TEU, co oznacza praktyczne przeładunki gdzieś na poziomie 1,5 mln TEU. Ma być wyposażony w nowoczesne rozwiązania operacyjne, które pozwolą na osiąganie wysokiej wydajności, jednocześnie wyposażony w technologie niskoemisyjne, żeby tę dbałość o środowisko i jak najmniejszy wpływ na środowisko zachować. Ma być to terminal podwójnego wykorzystania – terminal cywilny, który może służyć na potrzeby sił zbrojnych. Wystąpiliśmy o zgodę Ministerstwa Obrony Narodowej już w 2019 r. To nie było wywołane sytuacją, którą mamy w tej chwili, ale z uwagi na lokalizację Świnoujścia, o której jeszcze wspomnę, już wtedy wydawało się to idealne miejsce do tego typu zastosowania. Ma być to wreszcie terminal typu hub, czyli terminal, w którym możliwy jest przeładunek kontenerów z dużych statków oceanicznych zawijających w relacjach bezpośrednich na mniejsze statki dowozowe. Nabrzeże docelowej długości 1300 m, które pozwoliłoby na zacumowanie dwóch dużych jednostek oceanicznych i jednej małej jednostki dowozowej. To jest oczywiście sytuacja, która pokazuje tylko potencjał tego portu, bo w praktyce taka sytuacja jest niepraktyczna z powodów operacyjnych, natomiast chodzi o to, żeby taki potencjał ten terminal docelowo posiadał. Żeby obsługiwać te statki, obrotnica musi mieć średnicę 800 m. Terminal oczywiście musi też być osłonięty falochronem.

Wizualizacja, którą tutaj widzimy, pochodzi z 2017 r. To jest, powiedzmy, stan czy pomysł taki, jaki wtedy port posiadał na ten terminal. Dzisiaj, po analizie rozwiązań zaproponowanych przez wykonawcę, wiemy, że on nie będzie tak wyglądał. Oczywiście terminal sam w sobie nie będzie się dużo różnił. Terminal kontenerowy jest konstrukcją dosyć prostą, natomiast rozwiązanie, które zaproponował wykonawca, jest bardzo ciekawe i rozwiązało po drodze wiele problemów, z którymi port się borykał i nie bardzo mógł sobie wcześniej poradzić. Ta koncepcja została też zmodyfikowana w trakcie procedury środowiskowej. Wszystkie elementy infrastruktury, które planowaliśmy, o których myśleliśmy czy które chcieliśmy posadowić w tej części lądowej, zostały przesunięte na pirs po to, żeby ingerencja w środowisko w części lądowej była jak najmniejsza. Tak jak wspomniałem, 1300 m nabrzeża, 17 m głębokości, ok. 70 ha powierzchni w tej części morskiej.

Aspekt środowiskowy – środowisko było jednym z priorytetów rozwoju tego projektu z uwagi również na lokalizację strefy „Natura 2000", które tam się znajduje, bliskość parku narodowego. W trakcie opracowywania raportu środowiskowego i w trakcie przygotowań głębokiej zmianie uległa koncepcja tego terminalu. Wszystko, co nie musiało zostać na lądzie, wyjechało na pirs. Niestety są potrzebne ingerencje w strefę „Natura 2000". Formularz kompensacyjny został już zatwierdzony przez Komisję Europejską i 10 października 2023 r. regionalny dyrektor ochrony środowiska w Szczecinie wydał dla tego projektu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Od tej decyzji wpłynęło… 10 października. Od tej decyzji wpłynęły dwa odwołania i list protestacyjny, który nie wiem, jak potraktuje dyrekcja ochrony środowiska. Jesteśmy obecnie w trakcie procedury odwoławczej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale mnie interesuje ta Komisja Europejska. Kiedy plan kompensacyjny zatwierdziła? Przepraszam, bo nie dosłyszałem.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Plan kompensacyjny Komisja… Nie pamiętam daty, w styczniu, 23 stycznia – mam tutaj podpowiedź.

Jednym z wymogów prowadzonego postępowania były też działania inwestora na rzecz lokalnej społeczności i inwestor, który wygrał to postępowanie, zadeklarował działania na rzecz lokalnej społeczności w wysokości przynajmniej 5 mln euro, uzgodnione z lokalnym samorządem. Inwestor spotkał się już z prezydentem miasta. To zdjęcie, które wkleiliśmy na dole, to jest właśnie spotkanie prezydenta miasta z przedstawicielami inwestora. Te potrzeby, które miasto uzna za najbardziej pilne czy najbardziej potrzebne, będą wspierane przez inwestora realizującego projekt terminalu kontenerowego.

Jeżeli chodzi o podwójne wykorzystanie terminalu, rozpoczęliśmy te działania w 2019 r. Sztab Generalny przeprowadził analizę tego projektu i uznał, że jest to projekt istotny z punktu widzenia bezpieczeństwa i obronności państwa. Lokalizacja terminalu w miejscu najbardziej odległym od wschodniej granicy państwa, bo dalej już są Niemcy, powoduje, że ruchy sił, sprzętu, przeładunek sprzętu wojskowego, te ruchy sił rotacyjnych, które stacjonują w Polsce, nie znajdą lepszej lokalizacji niż terminal w Świnoujściu. Lokalizacja poligonów – z powodów historycznych poligony są zlokalizowane głównie w zachodniej części Polski. Wyjeżdżając z terminalu w Świnoujściu, nie mają po drodze jakichś znaczących przeszkód terenowych, nie muszą pokonywać rzek, innego typu problemów. Terminal będzie budowany od zera i uzgodnione też ze Sztabem Generalnym warunki military mobility były również częścią procedury, czyli inwestor, składając ofertę, musiał się zobowiązać, że spełni te wymagania Sztabu Generalnego.

Stan zaawansowania projektu – w wyniku procesu trwającego od 2021 r. do pierwszej połowy 2023 r. wyłoniliśmy inwestora, którym jest konsorcjum firm: DEME Concessions, to jest firma belgijska zajmująca się robotami hydrotechnicznymi, buduje w tej chwili kilka terminali kontenerowych na świecie, buduje terminal we Francji, jest zaangażowana w pierwszą fazę Tuas w Singapurze, oraz firma QTerminals z Kataru, która jest stosunkowo młodym operatorem terminali. Należy pośrednio do emira, czyli do rządu katarskiego, i strategicznie chciałaby zostać takim średniej wielkości globalnym operatorem terminalowym, więc w strategii QTerminals ten projekt mieści się wręcz idealnie. Umowa przedwstępna została podpisana 10 lipca 2023 r., 10 października projekt dostał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Tak jak mówiłem, wpłynęły te odwołania, więc jesteśmy obecnie w procedurze odwoławczej. Zarząd portów uzyskał zgody korporacyjne, które są potrzebne do zawarcia umowy przyrzeczonej, opinię rady nadzorczej, zgodę walnego zgromadzenia, minister infrastruktury wyraził zgodę 22 albo 23 listopada, o ile dobrze pamiętam. Konsorcjum kupiło spółkę celową, która ma realizować ten projekt. Zarząd portów złożył wniosek u pana wojewody o decyzję lokalizacyjną 28 grudnia ubiegłego roku.

Dziękuję za uwagę. Jeżeli będą jakieś pytania, to oczywiście jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję.

Do dyskusji przejdziemy, jak już wszyscy państwo referenci przedstawicie informację. Więc jeszcze poproszę… Przepraszam, jeszcze pan dyrektor urzędu morskiego. Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie Wojciech Zdanowicz:

Dziękuje bardzo.

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, w dużym skrócie, bo tutaj już naprawdę dużo zostało pokazane i jeśli chodzi o przebieg toru prezentacji, zostało to przedstawione. Tak że urząd morski w swoich statutowych zadaniach ma realizację infrastruktury dostępowej do portów, w tym do nowego portu zewnętrznego w Świnoujściu, i w tym celu realizujemy wieloletni program budowy i rozbudowy infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023–2029. Ten program składa się

z trzech zadań. Jest to budowa nowego toru podejściowego. To jest projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej. Całkowita wartość tego zadania to ok. 7 mld zł, z czego 3 mld zł to dofinansowanie ze środków UE. Drugim zadaniem jest budowa właśnie tutaj opisanego w prezentacji falochronu, stanowiącego infrastrukturę dostępową do portu zewnętrznego w Świnoujściu. A trzecim projektem, który będziemy wykonywać na późniejszym etapie, też zaraz wspomnę kiedy, jest budowa pogłębiarki, która będzie służyła do utrzymania torów wodnych – i istniejących, i tego przyszłego.

Po kolei przechodząc do zadań – w tej chwili, jeśli chodzi o budowę toru wodnego, czyli ten projekt dofinansowany ze środków UE, jesteśmy na etapie prac przygotowawczych. W tej chwili już realizujemy podpisaną umowę z biurem projektowym Projmors na analizę nawigacyjną. To jest umowa, w wyniku której otrzymamy dokładny pod kątem nawigacyjnym przebieg toru – ze współrzędnymi, z miejscami mijania statków, z jego oznakowaniem nawigacyjnym, tak aby te największe statki, które mają zgodnie z programem rozwoju portów wchodzić do portu w Świnoujściu… Tak jak to powiedział pan minister i przedstawiciele portu, mówimy o kontenerowcach wielkości 400 m, szerokości 60 m, zanurzeniu 15 m, jak i masowcach; z tego toru jak najbardziej będą mogły również korzystać gazowce LNG i ten tor będzie mógł stanowić dodatkowe zabezpieczenie, jeśli chodzi o alternatywne podejście do portu w Świnoujściu. Tak że tutaj jesteśmy na etapie analizy nawigacyjnej. W połowie lutego już poznamy wyniki tej analizy. Będziemy mogli je, jeśli taka będzie wola, zaprezentować w przyszłości, natomiast w tej chwili na koniec roku ogłosiliśmy przetarg na studium wykonalności wraz z raportem oddziaływania na środowisko, jeśli chodzi właśnie o ten tor wodny, oraz z raportem na odkład urobku do morza. Tutaj do 21 lutego czekamy na składanie ofert. To jest kluczowe opracowanie dla tego projektu. Tutaj oczywiście będzie przeprowadzona pełna procedura środowiskowa wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej, bo przypomnę, że pod kątem tych prac pogłębiarskich to będzie kluczowa decyzja, ponieważ same prace pogłębiarskie nie wymagają decyzji o pozwoleniu na budowę. W tym roku jeszcze planujemy dla toru wodnego, ale to właśnie po kolei, po uzyskaniu analizy nawigacyjnej, dokładnych współrzędnych toru wodnego, w ramach prac przygotowawczych ogłoszenie przetargu na wywiad ferromagnetyczny, czyli po prostu sprawdzenie, czy jakieś przeszkody nie zalegają na dnie planowanego do pogłębienia toru, a pod koniec roku – z założeniem, że prace rozpoczną się w roku kolejnym – oczyszczanie tego toru z ferromagnetyków. To tyle, jeśli chodzi o tor wodny.

Jeśli chodzi o budowę falochronu, tak jak tutaj zostało wspomniane przez przedstawicieli portu, ostateczny przebieg tego falochronu rzeczywiście będzie uzależniony od tego, co zaproponuje operator już w ramach podpisanej umowy, stąd kwestie środowiskowe, zresztą tak jak to zostało przedstawione, i decyzja środowiskowa są w tej chwili jak najbardziej po stronie zarządu portu, ponieważ jest to taki komplet, żeby przedstawić całkowite oddziaływanie i budowy falochronu, i terminalu kontenerowego. Stąd będziemy czekać na wyniki tej decyzji i w tym roku zamierzamy też uzyskać projekt funkcjonalno-użytkowy, tak aby ogłosić przetarg na prace budowlane na przełomie tego roku i przyszłego, jeśli chodzi o falochron. To będzie projekt w formule „zaprojektuj i wybuduj", tak że tutaj wszystkie pozwolenia dodatkowe będą do uzyskania po stronie wykonawcy. Natomiast tutaj też oczywiście w ramach prac przygotowawczych prowadzimy dodatkowe prace. W tej chwili ogłosiliśmy przetarg na opinię geotechniczną, tak aby znać uwarunkowania gruntowe pod przyszłym falochronem, żeby po prostu mieć pewność co do możliwych do zastosowania w przyszłości rozwiązań, jeśli chodzi o konstrukcję tego falochronu. I również w najbliższym czasie planujemy ogłosić przetarg na wywiad ferromagnetyczny, aby pod falochronem też sprawdzić, czy jakieś obiekty tam nie zalegają, które mogą stanowić przeszkody. Tutaj zaraz po tym wywiadzie będziemy starali się jak najszybciej ogłosić już przetarg na oczyszczenie. Mam nadzieję, że to się uda jeszcze w połowie roku wykonać i oczyszczanie już mogłoby się rozpocząć w drugiej połowie bieżącego roku.

Trzecie zadanie – pogłębiarka. W związku z tym, jak wspomniałem, że ma być przeznaczona do utrzymywania toru wodnego, rozpoczęcie tego zadania jest planowane na przyszły rok wraz z przetargiem na budowę pogłębiarki i jej dostarczenie jest pla-

nowane na przełom lat 2028 i 2029, czyli ten okres, kiedy będziemy się również zbliżać do końca realizacji zadania związanego z budową nowego toru wodnego.

Jeśli mają państwo jeszcze jakieś pytania, to chętnie odpowiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Teraz poproszę pana Marka Kajsa, dyrektora generalnego ochrony środowiska. Proszę bardzo.

Zastępca generalnego dyrektora ochrony środowiska Marek Kajs:

Bardzo dziękuję.

Szanowni panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, w zakresie decyzji środowiskowej wydanej dla omawianej dzisiaj na spotkaniu inwestycji szereg informacji został wypowiedziany. Też państwo otrzymali materiał informacyjny ze strony Ministerstwa Klimatu i Środowiska, gdzie te główne etapy postępowania i główne informacje zostały przedstawione, więc ja w tym momencie tylko je krótko zreferuję i potwierdzę słowa, które wcześniej zostały wypowiedziane.

Zatem od końca 2020 r. po złożeniu przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla tejże inwestycji RDOŚ w Szczecinie procedował sprawę. Na bardzo wczesnym etapie procedowania, bo już w grudniu 2020 r., otrzymywaliśmy zapytania ze strony niemieckiej o tę inwestycję w kontekście potencjalnego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Pierwsze sygnały płynęły od Ministerstwa Energii, Infrastruktury i Cyfryzacji Meklemburgii-Pomorza Przedniego. GDOŚ, koordynujący postępowanie transgraniczne, poinformował stronę niemiecką o inwestycji, przedłożył stosowne dokumenty i otrzymaliśmy wniosek strony niemieckiej o wszczęciu postępowania transgranicznego i o ich udziale na prawach strony narażonej. W kolejnych miesiącach była przekazywana stronie niemieckiej dokumentacja, stosownie przetłumaczona, w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia. W międzyczasie oczywiście trwały wszelkie niezbędne procedury krajowe związane z procesem wydawania decyzji środowiskowej, a więc udział społeczny, konsultacje, opiniowanie i uzgadnianie przez szereg organów. W wyniku korespondencji ze stroną niemiecką po przekazaniu wyjaśnień zadano też pytania w formie pisemnej.

W trybie art. 5 konwencji z Espoo i umowy polsko-niemieckiej zostały zorganizowane konsultacje transgraniczne w formie spotkania ekspertów. One się odbyły 20 września 2023 r. w Szczecinie. Protokół spotkania został uzgodniony, zaakceptowany i podpisany. Strona niemiecka zgłosiła kilka tematów wymagających w ich ocenie gruntownego omówienia. Te tematy zostały zaprezentowane na konsultacjach, zostały omówione. Większość rozbieżności, uwag i wniosków została z naszej strony wypełniona. Protokół został podpisany bez żadnych rozbieżności z uwzględnieniem wniosków strony niemieckiej o przeprowadzenie dodatkowych działań minimalizujących wpływ na stronę niemiecką. Tak jak już tutaj zostało wcześniej powiedziane, 10 października 2023 r. RDOŚ w Szczecinie określił środowiskowe uwarunkowania dla tego przedsięwzięcia, czyli wydał decyzję środowiskową. Ta decyzja, zgodnie z prawem, została później też opublikowana po stronie niemieckiej. Od decyzji, zgodnie z prawem, zostały wniesione odwołania. Mamy w tym momencie rozpatrywane trzy odwołania – dwa odwołania organizacji ekologicznych, jednej polskiej, jednej niemieckiej, i odwołanie prezydenta miasta Świnoujście. W tym momencie w GDOŚ trwa analiza tych akt sprawy. Trzeba sobie powiedzieć, że jest to inwestycja pod względem środowiskowym dosyć trudna, wymagająca. Przez ten czas procedowania bardzo dużo różnych problemów zostało wyeliminowanych. Podjęto bardzo dużo działań minimalizujących – określono te działania jako minimalizujące w dokumentacji. Planuje się podjąć też działania, które mają skompensować negatywny wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze. Decyzja jest bardzo rozbudowana. Sama sentencja z warunkami to ponad 40 stron tekstu, więc zgodnie z prawem ja nie mogę już tutaj mówić o dalszej procedurze, natomiast jeszcze w międzyczasie będziemy rozpatrywali wnioski poboczne, dotyczące wyjaśnienia treści decyzji, natomiast po analizie merytorycznej przewidujemy możliwość wezwania jeszcze o dodatkowe aspekty i będziemy jeszcze wydawali decyzję w drugiej instancji, żeby ta decyzja uzyskała walor ostateczności.

Jeszcze chciałbym zaznaczyć, być może uprzedzając późniejsze pytania, że procedura transgraniczna, czyli udział krajów narażonych w procedurze, to jest proces, którego celem jest umożliwienie stronie narażonej i społeczeństwu strony narażonej zapoznania się z dokumentacją poprzez udział społeczny po tamtej stronie i umożliwienie, w formie pisemnej lub spotkania ekspertów, dopytania o szczegóły inwestycji i zawnioskowania o dodatkowe działania minimalizujące, które mają te wpływy minimalizować. I te cele zostały w naszej ocenie osiągnięte. To nie jest procedura uzyskania zgody na realizację inwestycji – to sobie trzeba na wstępie powiedzieć, ale powtórzę: działania minimalizujące, o które strona niemiecka wnosiła, zostały uwzględnione w protokole, ale również w wydanej przez regionalnego dyrektora decyzji środowiskowej.

Tak że dziękuję bardzo, jesteśmy otwarci na ewentualne pytania z państwa strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To bardzo cieszy, że na poziomie rządowym wszystko w zasadzie zostało dogadane, bo wydawało się, że na początku to może być ten największy spór, a to cieszy, że bez rozbieżności protokół jest podpisany. Więc tego się trzymajmy, chociaż są oczywiście inne odwołania.

Drodzy państwo, otwieram dyskusję. I pozwolicie, że na początku kilka krótkich pytań i już potem państwu przekażę głos. Panie ministrze, panie dyrektorze, państwo mówiliście, że niezbędna jest budowa nowej trasy kolejowej, żeby umożliwić później sprawny odbiór transportów z tego powstającego terminalu kontenerowego. Ja mam rozumieć, że… Mówiliście państwo, że ona powinna być wpisana do podstawowego programu inwestycyjnego Ministerstwa Infrastruktury. Jeżeli dobrze zrozumiałem, państwo macie na myśli rozbudowę trasy E 59 przez C-E 59. Czy zupełnie nowej trasy? Co mieliście państwo na myśli?

Członek rady nadzorczej delegowany do czasowego wykonywania czynności prezesa zarządu spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Stanisław Iwan:

Panie przewodniczący, mieliśmy na myśli rozbudowę trasy. Tam przede wszystkim tym newralgicznym punktem jest, o czym już wspominałem, most w miejscowości Wolin. To jest takie wąskie gardło. Tam jest istotny problem i ciężko sobie wyobrazić, żeby tego fragmentu nie rozbudować – i to jest kluczowa kwestia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Państwo już w tym zakresie rozmawiacie międzyresortowo? Jakieś wnioski zostały złożone, panie ministrze, czy to przed wami – takie ambitne wpisanie tego do inwestycji podstawowych programu?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, na tym etapie my prowadzimy też pewnego rodzaju rewizję, tzn. sprawdzamy, co jeszcze można ewentualnie usprawnić, poprawić. Jeżeli rzeczywiście z tych założeń wyjdzie, że jest to kluczowe po to, żeby usprawnić cały ten proces, i po to, żeby sprawić, że ta inwestycja będzie realizowana w bardziej kompleksowy sposób, bez żadnych wątpliwości co do tzw. wąskich gardeł, o których pan prezes mówił – to tak, my to będziemy realizować. Jest to sprawa, którą rozpatrujemy w kontekście wzmocnienia realizacji całego przedsięwzięcia. To nie jest w żaden sposób tak, żebyście państwo nie odbierali tego, że to jest jakieś warunkowe, bo to warunkowe wcale nie jest. Chodzi tylko o to, żeby po prostu cały przepływ towarów był realizowany w sposób jak najpłynniejszy, bez żadnych słabych punktów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie taka była intencja mojego pytania.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pracujemy nad tym i jesteśmy na etapie analizy, rewizji wszystkich spraw związanych z realizacją tych projektów, ale podkreślę jeszcze raz – jesteśmy mocno zdeterminowani, aby jak najlepiej to przedsięwzięcie zrealizować.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli w tym zakresie, w tej chwili analiza?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Wszystko przed nami. 2028 r. to jest oczywiście perspektywa realizacji przedsięwzięcia. Samo przejęcie nadzoru właścicielskiego i wyznaczanie nowych kierunków wiąże się bardzo mocno z tym, że jesteśmy zaangażowani w ten projekt i chcemy zrobić go po prostu jak najlepiej i stąd te propozycje, o których pan prezes powiedział. I równocześnie uważam też, że państwo parlamentarzyści też zdają sobie z tego sprawę, bo wielokrotnie rozmawialiśmy o tym, jak istotne jest również wsłuchiwanie się też w głos mieszkańców, żeby dać poczucie, że oprócz powstania wielkiej inwestycji infrastrukturalnej będzie to realizowane też z należytym wysłuchaniem głosu mieszkańców i ewentualnej kompensacji tych spraw, i spełnienie oczekiwań, które mają – też oczywiście przy dobrym dialogu ze stroną społeczną, bo wiemy, że takie oczekiwania też są. I to też chciałbym zadeklarować, że będziemy ten dialog w dobrych relacjach prowadzić.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A czy możecie państwo podać przybliżony termin rozpatrzenia wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej? Kiedy urząd wojewódzki planuje wydanie tej decyzji?

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Dostaliśmy od pana wojewody listę zagadnień do uzupełnienia we wniosku, na której uzupełnienie dostaliśmy 90 dni. Nie jestem pewien, czy te 90 dni jest nam potrzebne. Jutro mamy spotkanie w tej sprawie i być może zdążymy to zrobić wcześniej. W każdym razie wniosek o decyzję lokalizacyjną mógłby być wydany gdzieś w marcu, powiedzmy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Do pana dyrektora Marka Kajsa: a jeżeli chodzi o wydanie decyzji środowiskowej w drugiej instancji – kiedy państwo planujecie?

Zastępca generalnego dyrektora ochrony środowiska Marek Kajs:

Szanowny panie przewodniczący, przed zakończeniem analizy merytorycznej trudno jest teraz określać termin, bo to jest też uzależnione raz, że od aktywności stron, a dwa – też od terminów udzielenia odpowiedzi na nasze ewentualne pytania. Więc niezwłocznie po zgromadzeniu dokumentacji, natomiast nie ośmielę się teraz deklarować jakichkolwiek terminów.

Jak państwo wiedzą, postępowania środowiskowe należą do najtrudniejszych postępowań administracyjnych w kraju. Tam się ogniskują wszelkiego rodzaju problemy, zarzuty. Często te postępowania są wykorzystywane do zgłaszania zastrzeżeń, które w istocie nie powinny być formułowane na tym etapie. Przykładowo wątki dotyczące jakichś aspektów ekonomicznych, opłacalności. To nie jest domena decyzji środowiskowej, natomiast tego typu zastrzeżenia są kierowane i muszą być rozpatrzone. Będziemy robili, co w naszej mocy, żeby tutaj nie było zwłoki. Tak jak już powiedziałem, te działania minimalizujące, kompensacyjne są bardzo rozbudowane, uzgodnione, tak że mam nadzieję, że tu wszystko zmierza w dobrym kierunku i tutaj krytycznych zagrożeń żadnych nie ma na horyzoncie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, że pan dyrektor woli tutaj bezpiecznie podejść do tego tematu, bo rzeczywiście możliwości przedłużania procedur jest wiele. Ale pytam dlatego, żebyśmy jako Komisja, dla której zakładam, że ten projekt jest jednym z kluczowych, którymi będziemy się zajmować przez najbliższe lata, wiedziała, kiedy ma zacząć się ewentualnie niepokoić.

Jesteśmy tutaj też po to, żeby państwa, stronę rządową, w tym bardzo ważnym projekcie wspierać, i w tym zakresie jednak prosiłbym pana dyrektora i pana ministra o przedstawienie – bo czegoś takiego nie otrzymaliśmy – takiej mapy drogowej idealnych terminów, realnych terminów, harmonogramu, jak państwo widzicie realizację tego projektu. Nie tylko tego ogólnikowego, określonego do 2028 r., kiedy on ma się zakończyć, tylko po prostu etap po etapie nie tylko samej budowlanej inwestycji, bo to jest może

już mniejszy problem tak naprawdę. Większy problem to jest rzeczywiście skompletowanie wszystkich decyzji administracyjnych, uzgodnień itd. W tym zakresie prosiłbym o taki harmonogram dotyczący całości, można powiedzieć – międzyresortowy, więc prosiłbym tutaj pana ministra o współpracę z panią minister ochrony środowiska i klimatu i o przesłanie do Komisji takiego dokumentu określającego od A do Z, jak z państwa strony ten terminarz miałby wyglądać. Rozumiem oczywiście, że pewne terminy mogą się potem rozejść, natomiast my będziemy mieć wtedy taki dokument, na podstawie którego będziemy mogli weryfikować i zastanawiać się, czy jest powód do zmartwienia, czy nie, i ewentualnie państwa później wspierać, gdyby gdzieś jakieś zatory się pojawiały, no i oczywiście pytać, dlaczego takie zatory terminowe się pojawiły.

I prosiłbym jeszcze, panie ministrze, o przesłanie do Komisji tego zatwierdzonego planu kompensacyjnego przez Komisję Europejską z 23 stycznia 2024 r., z tego co zrozumiałem, wydanego, bo to pewna nowość. Nie słyszałem o tym, że KE coś takiego już zatwierdziła, a to też dobry sygnał, że naprawdę na tym poziomie międzynarodowym inwestycja już jest bardzo na mocnych filarach przygotowana i daj Boże, wszystko będzie szło w dobrym kierunku.

Już państwu oddaję głos. Kto chciałby zabrać głos? Pan poseł Marek Gróbarczyk.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Ja kontynuując, panie przewodniczący…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wsparcie.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Wspierając przede wszystkim pana ministra w dążeniu, bo głos pana prezesa, jeszcze pełniącego obowiązki, ale wierzymy, że tak będzie… Myślę, że mógłby pan przewodniczący zaproponować dezyderat wspierający wpisanie linii C-E 59 do „Krajowego programu kolejowego", tak aby było to wsparcie komisyjne w ramach modernizacji – ale myślę też, przebudowy węzła, bo przecież węzeł trzeba też tam zbudować – tak aby pan minister miał wsparcie negocjacyjne dla przede wszystkim pana premiera Tuska, który nie wiem, czy będzie chciał to realizować, ale na pewno będzie to wsparcie, a przede wszystkim ministra finansów, bo tutaj będą potrzebne środki na ten cel. To jest jedna sprawa, więc jeżeli taki wniosek formalny mogę teraz złożyć o przygotowanie dezyderatu komisyjnego w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, oczywiście. Tak jak w poprzedniej kadencji w takich sprawach, mam nadzieję, że takie dezyderaty będą też w tej kadencji powstawać ponad podziałami. Myślę, że projekt jest tego warty. Oczywiście ta linia kolejowa… Pewnie pytanie o kwestię tego, kiedy ona będzie potrzebna, jej rozbudowa, czy od razu, czy nie, ale niewątpliwie im szybciej się to wpisze, to w interesie rozwoju portu i tej inwestycji, więc panie pośle, jak najbardziej popieram taką ideę. Natomiast nie zgadzam się na zrzucanie wszystkiego na pana przewodniczącego, czyli mnie. Proszę przygotować projekt. Będziemy go rozpatrywać.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

I druga sprawa, która jest równie ważna, o której wspomniał pan prof. Iwan, związana przede wszystkim ze społecznością lokalną. Ja tylko chciałbym przypomnieć, bo wczoraj bodajże ukazała się informacja na temat nowego tunelu właśnie pod tą linią i pod drogą ekspresową S3 w Łunowie, który właśnie jest już przez PKP realizowany. W najbliższym czasie będzie realizowany przez GDDKiA czy też został wybrany wykonawca w tym zakresie, więc to jest niezwykle ważne ułatwienie dla mieszkańców, przede wszystkim Łunowa, którzy będą mogli swobodnie dotrzeć, a to jest przede wszystkim za staraniem naszego wspólnego kolegi, Przemka Lewandowskiego, który również będzie wspierał pana prezesa, który również tam mieszka przecież, więc bardzo się cieszymy z tego tytułu. Chciałbym zaznaczyć, że te tunele powstały z krajowego „Programu inwestycji strategicznych", który został przygotowany przez pana premiera Mateusza Morawieckiego, a dzisiaj dowiedzieliśmy się, że będzie zlikwidowany. On ma niezwykle ważne zna-

czenie właśnie lokalne i dzięki temu otwarcie swobodnej drogi nad morze dla turystów i mieszkańców jest realizowane z tego tytułu i chciałbym prosić państwa, pana ministra, ale i wszystkich państwa, że gdy będziecie robili capstrzyk w tym zakresie – na pewno tak będzie – żeby jednak wspomnieć, że to pan premier Mateusz Morawiecki przekazał pieniądze na obecną realizację tej inwestycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos? Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk, a potem pan poseł Rzepa.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Ja chciałam podziękować za prezentację. Chciałam podziękować wszystkim tym, którzy byli zaangażowani w projektowanie i finansowanie przyszłościowe i zawarcie tego w programie, który pan premier Mateusz Morawiecki rozpoczął. Życzę państwu powodzenia, dziękuję za zaangażowanie. Mam nadzieję, że poprzez dezyderat jeszcze bardziej wesprzemy tę inwestycję i że ta analiza pod każdym względem: zasadności, ekonomicznym, społecznym, znajdzie odzwierciedlenie w ministerstwie w pozytywnym tego słowa znaczeniu. No i że wszystkie decyzje, które są potrzebne w określonych terminach, a zwłaszcza z pożytkiem dla wyniku ekonomicznego Rzeczypospolitej Polskiej, będą jak najszybciej podjęte, niezależnie od tego, ile krwi napsujemy ekonomicznie naszemu sąsiadowi, który na pewno takie uwagi, przez różne organizacje i samorządy, będzie zgłaszał.

Jeżeli nie było protokołu rozbieżności, to rozumiem, że teraz jakieś uwagi są na tyle błahe, że państwo jesteście w stanie wobec czasu przygotowania tej inwestycji szybko na nie odpowiedzieć. Terminy są na pewno zawarte w poszczególnych przepisach, które można maksymalnie wydłużać, ale to też można w czasie założyć, ile to by trwało. Ja ze swej strony na pewno taki dezyderat, potrzebny, jeżeli chodzi o dostępność i rozwój, również będę wspierać, życząc państwu powodzenia, a cieszę się ze wszystkich inwestycji. Mam nadzieję, że one nie będą jednak likwidowane i nie odejdziemy od ich realizacji, jak to zapowiedział pan premier Tusk, bo mamy świadomość jako osoby związane z gospodarką morską, a pan minister na pewno – jestem przekonana – również, że wszelki rozwój związany z możliwością naszych armatorów, naszych rybaków, naszych przedsiębiorców, którzy funkcjonują w szeroko pojętej gospodarce morskiej, naszych służb wszelakich, zwłaszcza w tym czasie, trudnym dla wszelkich służb związanych z wojną na Ukrainie i zabezpieczeniem naszego bezpieczeństwa, administracji morskiej jest bardzo ważnym przedsięwzięciem. Zwłaszcza że jesteśmy krajem z dostępem do morza, z dużymi tradycjami i będziemy się tutaj wspierać w tych wszystkich inwestycjach i bronić ich realizacji, jeżeli będą one zagrożone. To wsparcie państwo na pewno w nas mieć będziecie, a jeżeli trzeba będzie jeszcze dołożyć jakichś pomysłów, które by usprawniły to działanie, to jesteśmy gotowi do współpracy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Rzepa.

Poseł Jarosław Rzepa (PSL-TD) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowne panie i panowie posłowie, drodzy goście, pozwólcie państwo, że ja odniosę się do dwóch omawianych elementów.

Ze zdziwieniem trochę odnoszę wrażenie o tej infrastrukturze kolejowej, bo mam wrażenie, że w ostatnich latach w Świnoujściu przebudowywano bardzo intensywnie infrastrukturę kolejową w obszarze dostępowym do portu, i mógłbym zadać dzisiaj pytanie – jakie było myślenie przy właśnie tej modernizacji? Czy nie uwzględniono jeszcze wtedy w przyszłości budowy terminalu? Bo jeżeli to tak ma wyglądać, to świetnie to obrazuje, że budujemy drogę, a za chwilę robimy w niej coś, bo o czymś zapomnieliśmy, prawda? Tak że tutaj wydaje mi się, że to z niepokojem usłyszałem i to kieruję głównie pod kątem pana ministra Gróbarczyka, który mówi dzisiaj o dezyderacie, a w momencie, kiedy

myślał o terminalu, nie pomyślał o infrastrukturze kolejowej – i to jako uwagę z mojej strony kieruję.

W drugiej sprawie, szanowni państwo, chciałbym skupić się na aspekcie ludzkim. Prawobrzeżna część Świnoujścia to są mieszkańcy, którzy przede wszystkim, szanowni państwo, tam mieszkają, prowadzą swoje działalności gospodarcze, czerpią różnego rodzaju korzyści z tego, że akurat mieszkają w takim miejscu Polski, do którego często też przyjeżdżają turyści, a którzy choćby ze względu na pewne ograniczenia, o których też będziemy mówili w późniejszym czasie, bardzo mocno w tej możliwości są ograniczeni. Dlatego nie wyobrażam sobie, szanowni państwo, że mieszkańcy tej części miasta, ale generalnie całego Świnoujścia w tym procesie inwestycyjnym, o którym państwo mówicie, że jest bardzo istotny… Ja nie będę go podważał w żaden sposób, bo czym dalej od Świnoujścia, to pewnie patrzenie na to jest trochę inne, a ja bym jednak chciał, żeby w tym całym myśleniu, szanowni państwo, i realizacji inwestycji interes mieszkańców Świnoujścia był bardzo mocno skompensowany, jeżeli mogę też to tak nazwać – skompensowany, szanowni państwo. Żeby ci mieszkańcy mieli dostęp do morza, mogli korzystać z tego, bo nie wyobrażam sobie, że do państwa mieszkających na przykład w mieście, mających za oknami park ktoś powie: szanowni państwo, to nie jest dla was. Mam nadzieję, że ta moja przenośnia została bardzo jednoznacznie zrozumiana, i chciałbym, żeby właśnie przy inwestycji w ten sposób podejść do mieszkańców, bo oni mają prawo korzystać, ale również ci, którzy mogą do nich przyjeżdżać, żeby również mogli korzystać z tych walorów i to jest moim zdaniem bezsprzeczne i uważam, że wszelkiego rodzaju rozważania powinny się też zawierać właśnie w takich prezentacjach, w których powinien być ujawniony i spełniony interes mieszkańców – i na prezentacji to powinno być zaprezentowane, a mieszkańcy powinni na to wyrazić swoją zgodę. I o to apeluję, proszę. I to, co zresztą wybrzmiewało – ja tu jak gdyby z zadowoleniem zauważam również to podejście, żeby ta strona społeczna w tym wszystkim, w tej ważnej inwestycji była bardzo poważnie potraktowana przy ich ogólnej zgodzie, bo to oni, szanowni państwo, na co dzień w sąsiedztwie tej inwestycji będą mieszkali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, to bardzo ciekawy głos. Oczywiście w pełni popieram co do idei, ale panie pośle, chciałbym dopytać – w takim razie co konkretnie ma pan na myśli? Który wniosek strony społecznej powinien zostać przez rząd uwzględniony. Bardzo proszę doprecyzować.

Poseł Jarosław Rzepa (PSL-TD) – spoza składu Komisji:

Szanowni państwo, jest tutaj z nami też pan Piotr Piwowarczyk. Myślę, że bardzo chętnie też uzupełni jako mieszkaniec Świnoujścia odpowiedź, ale myślę, że ja, panie przewodniczący, jasno określiłem, czego oczekują mieszkańcy tej części, ale…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan powiedział, żeby realizować inwestycję, ale żeby słuchać mieszkańców. Z tym się wszyscy zgadzamy, ale czy coś konkretnego ma rząd wysłuchać?

Poseł Jarosław Rzepa (PSL-TD) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, to jeszcze raz, bo być może pan przewodniczący troszeczkę był zamyślony.

Przede wszystkim ci mieszkańcy mają prawo korzystać z morza. Czyli mają mieć swobodny dostęp do morza, z dojazdem do miejsca, w którym będą mogli zostawić samochody, ze swobodnym dojściem w wyznaczone miejsce, gdzie oni, jak i też być może ich goście będą mogli z tego korzystać. To jest dla mnie jednoznaczne, że gdzieś tutaj tego w tych głosach zabrakło, a mam nadzieję i bardzo bym prosił, jeżeli pan przewodniczący będzie tak uprzejmy, żeby udzielić jeszcze głosu panu Piotrowi Piwowarczykowi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Oczywiście. Też popieram w takim razie, żeby mieszkańcy mieli dostęp do morza.

Pan minister chciał się odnieść do tego? Nie. Dobrze, to kto tam był po kolei? Pan poseł Głowski. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Panie ministrze, to do pana pytanie. Tutaj padły propozycje dezyderatów i wsparcia. Czy na tym etapie takie wsparcie jest potrzebne, bo może państwo sami sobie poradzicie i nie będziecie potrzebowali takich…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, my tu z dobrym sercem, a pan…

Poseł Piotr Głowski (KO):

Ale jakbyście państwo jednak… Jak państwo mówicie, nikt wam nie przeszkadza.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale serce mi pęka, panie pośle…

Poseł Piotr Głowski (KO):

Ja rozumiem, że może wam serce pękać, chociaż mi serce pęka, jak słyszę…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie chcecie wsparcia.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Może pani… Pan przewodniczący może na panią wpłynie.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan z kobietą nie może sobie poradzić?

Poseł Piotr Głowski (KO):

Absolutnie.

Ja tylko chciałbym dodać, bo ze zdziwieniem słucham, że przez tak długi okres procedowano postępowanie, a nie uwzględniono tego projektu właśnie związanego z kolejnictwem. To by oznaczało, że ci, którzy dzisiaj piszą dezyderat, leją krokodyle łzy zupełnie nieszczerze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No dobrze. Jeszcze nikt dezyderatu nie pisze, natomiast być może będzie… Oczywiście, panie ministrze, już za chwilkę.

Natomiast być może, jak jakiś projekt powstanie, to będziemy go dyskutować. Na razie jeszcze strona rządowa w tej sprawie chyba nie ma jasnego stanowiska, więc zobaczymy, jak to będzie. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, jeszcze tak odpowiadając na pytanie pana posła Głowskiego, ja chcę powiedzieć jasno: ta inwestycja jest jednym z naszych priorytetów w zakresie gospodarki morskiej i chcemy zrobić wszystko, aby rozwój Świnoujścia w kontekście całego zespołu portów po prostu zrealizować.

I jedyne, o co mógłbym prosić, to nie o dezyderaty, tylko o wsparcie, a nie opowiadanie bzdur. Pan były minister Gróbarczyk od kilkunastu dni wypisuje, m.in. w swoich mediach społecznościowych, na Twitterze, kompletne bzdury, które są zupełnie niezgodne z tym, co dzisiaj prezentujemy na Komisji. Na przykład: „Decyzja rządu o blokowaniu terminala kontenerowego w Świnoujściu jest skrajnie szkodliwa dla rozwoju Polski”. Kłamstwo. Totalne kłamstwo. Turbokłamstwo. Szkoda, że pana ministra nie ma, bo mógłby sprostować te bzdury. Więc proszę nie o dezyderaty, tylko raczej o niepisanie bzdur. Następny tweet, dwa dni później: „Blokowanie terminala kontenerowego w Świnoujściu, a teraz bierność w zakresie rozbudowy czegoś tam”. Totalna bzdura. Potem podrzucanie linków: „Przeciwnicy polskiego portu kontenerowego” i pan poseł Gróbarczyk pisze: „Do czego ma służyć pani minister, jakie wyznaczano jej zadania w Berlinie?”. Jeżeli mogę o coś prosić parlamentarzystów i posłów opozycji, to o prawdziwe wspieranie, a nie wypisywanie bzdur na temat tego, co wypisuje m.in. pan Gróbarczyk, bo jak wiecie i jak deklaruję tutaj, mamy do tego pełną determinację, aby to realizować. Jak widzicie, służby państwowe…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To wspaniała wiadomość. Na pewno będziemy do tego tematu wracać. Natomiast pan minister stawia mnie trochę w niezręcznej sytuacji…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie. Sytuacja jest bardzo komfortowa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan cytuje jakieś informacje, tweety. Ja nie znam tych treści.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ale to są tweety pana Gróbarczyka. Może pan wejść. Obserwujecie się wzajemnie. Może pan przeczytać. Może pan to widział, panie przewodniczący, więc jeśli…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pana ministra też obserwuję, natomiast nie chcę tu wchodzić w jakieś personalne spory, bo ja też nie znam tych treści. Nie ma z nami rzekomego autora, więc…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Zostałem zapytany o wsparcie…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

…więc bardzo na to wsparcie liczymy. Jestem przekonany, że to jest inwestycja, która zostanie kluczową inwestycją i będzie służyła Polsce przez wiele lat.

Może już w tym czasie nie będzie wielu z nas w polityce, ale będzie ona służyć, więc jeśli mamy mówić jednym głosem o sprawach kluczowych, to mówiąc o wsparciu, tego wsparcia udzielajmy, a nie doprowadzajmy do tego, aby pan Gróbarczyk wypisywał po prostu bzdury, które są zupełnie niezgodne z prawdą, co zresztą mogliście państwo usłyszeć od przedstawicieli instytucji służb państwowych. Dziękuję.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo za odpowiedź. Tak myślałem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Nie. Pan minister nie powiedział, żeby dezyderatu nie pisać, więc wyszedł trochę poza ramy pana pytania, ale nieważne.

Pan poseł Łącki.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

To ja spróbuję już pomagać w takim razie, panie ministrze.

Trochę się dziwię, że pan się dziwi i my się mamy dziwić, że bzdury wypisuje pan minister Gróbarczyk. Przez osiem lat pracy na naszym terenie i przez cztery lata mojej współpracy w tej Komisji z byłym panem ministrem to akurat normalne, że wypisuje bzdury, bo nie odszedł daleko od swojej roli, którą pełnił przez ostatnie cztery czy osiem lat. Terminal kontenerowy – teraz jest, proszę państwa, ciekawa sytuacja, bo mamy teraz debatę na temat terminalu kontenerowego i rząd mówi jasno, że będzie budował ten terminal kontenerowy, bo jest to przyszłość Polski. Jest to rozwój Pomorza Zachodniego i całej zachodniej Polski i powinniśmy to robić. Będziemy to robić zgodnie z wszystkimi procedurami i zgodnie z oczekiwaniem mieszkańców, czyli z ich sugestiami co do budowy i z ich poczuciem, że oni będą mieli korzyść z tego terminalu, bo nie możemy tego inaczej budować. Terminal musi być wybudowany z korzyścią głównie dla ludzi tam mieszkających, bo oni zostaną pozbawieni pewnych rzeczy, do których są przyzwyczajeni, czyli chociażby plaży, której już nie ma – to będzie moje drugie pytanie – do bliskości tej plaży, do bliskości morza; odsunie im się to naprawdę o wiele kilometrów i musi to być zrobione z nimi i musi to być zrobione dla nich.

Na sali plenarnej jest rozmowa na temat drugiej dużej inwestycji – CPK. W obydwu tych inwestycjach… Rząd w tym przypadku mówi, że będzie budował, w tamtym przypadku mówi, że czeka na audyt, a nie że nie będzie budował – i jasno też mówi, że będzie

na pewno budował część kolejową projektu CPK, ale mamy byłych panów ministrów, byłych panów i panie posłanki z opcji rządzącej, którzy do tej pory się nie przyzwyczaili do tego, że już nie są opcją rządzącą, że są w opozycji i do tej pory nie dają się oderwać od pewnych instytucji i cały czas kłamią społeczeństwu, że my wszystko chcemy zaorać. Nie, proszę państwa, nie zaoramy, wybudujemy ten port kontenerowy na pewno szybciej, lepiej i z tą linią kolejową, o której wy zapomnieliście, i z nowym mostem kolejowym na wyspę Uznam, o której zapomnieliście, bo niektórzy z was nie wiedzą, że Świnoujście leży na różnych wyspach i że na wyspę Wolin trzeba przejechać przez rzekę Dziwnę. Tak się nazywa ta rzeka.

Moje pytanie jest związane z mieszkańcami Świnoujścia, bo to jest nasz największy problem. To jest chyba do wykonawców projektu pytanie, bo nie do urzędu morskiego, chociaż może też: czy w planach projektu budowy portu kontenerowego uwzględniliście już od razu dojazd do plaży? Bo ona się przesunie w stronę wschodnią dla tych dwóch dzielnic. Czy w planach budowy jest parking, który już teraz jest nie do wykorzystania? Chodzi o to, żeby nie było takiej sytuacji, że wybudujemy port kontenerowy, do niego żelazną drogę, łącznik i dopiero później się okaże, że ludzie, którzy mieszkają w obydwu tych dzielnicach, i tak nie mogą dojść na plażę i będą musieli jeździć albo na lewobrzeżne Świnoujście, albo do Międzyzdrojów. Więc chciałbym, żebyśmy to od razu zrobili w projekcie, żeby mieszkańcom Świnoujścia pokazać, że tak, owszem, będzie to ingerencja w wasze dotychczasowe życie, to się trochę zmieni, ale robimy wszystko i ładujemy pieniądze w to, żeby było wam jak najłatwiej i tu wam robimy nowy dojazd, nowe parkingi. Może ciut dalej, ale nowoczesne, szerokie, ze ścieżką rowerową, ze wszystkimi szykanami, które powinny być. To jest moje główne pytanie.

Co do następnych – to dopiero jak… Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Tak. Pytanie padło. Bardzo proszę, panie dyrektorze i czy dotychczasowe uzgodnienia nie dotyczyły tych kwestii, bo zakładam, że jednak dotyczyły.

Członek rady nadzorczej delegowany do czasowego wykonywania czynności prezesa zarządu spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Stanisław Iwan:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, za chwilę przekażę głos panu Markowi, który przedstawi, jak to wygląda dzisiaj.

Natomiast chciałbym powiedzieć jedną taką symptomatyczną kwestię. Kiedy rozmawiałem z odchodzącym zarządem, w trakcie dyskusji na temat portu kontenerowego pojawiło się stwierdzenie od jednego z wiceprezesów, że przecież prawobrzeże to jest część przemysłowa – i taka była dotychczas mniej więcej optyka, że prawobrzeże to jest część przemysłowa, tam w zasadzie mamy tylko i wyłącznie port, tam mamy terminal promowy i w zasadzie nie mamy tam działalności turystycznej. Ja chyba byłem pierwszą osobą, która uzmysłowiła panom prezesom, że są w grubym błędzie, ponieważ po stronie prawobrzeża mamy bardzo istotną część ruchu turystycznego. Mamy wielu mieszkańców, którzy z tego ruchu turystycznego po prostu żyją. Bardzo dziękuję za ten głos panu posłowi, który wspomniał o tym, bo faktycznie interesy mieszkańców są dla nas bardzo ważne, natomiast nie ma niestety pana posła Gróbarczyka. Trochę się też poczułem wywołany do tablicy tutaj pewnymi wycieczkami słownymi. No cóż, inwestycja, która jest robiona w Łunowie – jeżeli ktoś zna choć trochę, jak to wygląda, jak jest położone Świnoujście, to wie doskonale o tym, że Łunowo a Przytór i Warszów jeszcze dalej – to są różne sprawy. Przejście, dojście do plaży w Łunowie to jest przede wszystkim inicjatywa mieszkańców, która była podejmowana już wielokrotnie i po wielu trudach faktycznie udało się wreszcie przebić. Udało się doprowadzić do tego, jeszcze raz podkreślam – przy bardzo mocnym udziale mieszkańców, że ta inwestycja jest realizowana, a wiec chciałbym, żeby tutaj państwo sobie nie przypisywali aż takiej dużej roli.

Natomiast druga kwestia – my rozmawiamy o dojściu do plaży na poziomie dzielnicy Warszów, proszę państwa, a to jest kolosalna różnica. Warto troszkę popatrzyć na mapę, jak to wygląda – i tam musimy zbudować odpowiednią infrastrukturę i o ile wiem, w tych planach, które były przedstawione, nie było przedstawionego mieszkańcom konkretnego konceptu dojścia do plaży. Nie było propozycji, która by zastąpiła to, co tracą mieszkańcy

z chwilą, gdy będzie wybudowany terminal kontenerowy, a wcześniej było zrobione przy okazji terminalu LNG. Myślę, że takiej informacji wyraźnej mieszkańcy nie otrzymali przez tych ładnych parę lat, bo od 2017 r., jak by nie było, ta inwestycja trwa. Bardzo proszę.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Odpowiedź na pytanie na temat infrastruktury dostępowej do plaży na Warszowie jest dosyć prosta. Tak, ta infrastruktura będzie odtworzona. To był jeden z warunków stawianych przez miasto od samego początku tego projektu, przy czym koncepcja tego odtworzenia zmieniała się w czasie trwania tego projektu, bo najpierw był pomysł, że odtworzy to port, później miasto wystąpiło o dofinasowane do takiego projektu: przyjazny dostęp do portu czy coś takiego – 120 mln zł. I ten program obejmował odbudowę infrastruktury turystycznej właśnie po wschodniej stronie portu, ale później z jakiegoś powodu miasto się wycofało z tego projektu. Nie potrafię odpowiedzieć w tej chwili dlaczego. Czyli ten temat wróci…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, dobrze zrozumiałem, że już od dawna była koncepcja, żeby za 120 mln zł stworzyć kwestię odtworzenia infrastruktury turystycznej, łącznie z kwestią dostępową, tak?

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Ten program był szerszy i naprawdę nie potrafię z pamięci…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale jakby potwierdza pan moje pytanie, bo tak zrozumiałem, że była jakaś kwestia i dostępowości, i odtworzenia kwestii turystycznych warta ok. 120 mln zł, tak?

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Pan Piotr się zgłasza i pewnie zna więcej szczegółów tego programu. Miasto dostało dofinansowanie na ten projekt.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No to, panie prezesie, nie jest do końca tak, że wcześniej nic nie było w tym kierunku robione. To tak tylko prostując.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Z tym że miasto nie wykorzystało tego dofinansowania i ten projekt…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, przestańmy się może przerzucać tutaj: a ty nie robiłeś, ty nie wiedziałeś. Jest trochę inaczej, panie prezesie.

Wróćmy do poważnych tematów i poważnej rozmowy, bo zaczynają te dyskusje przypominać trochę mało poważne. Przepraszam bardzo. Temat jest bardzo poważny. Bardzo proszę kontynuować.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

No więc ten projekt dostępu przyjaznego… Jak to się nazywało?

Głos z sali:

Przyjazny dostęp do portu Świnoujście.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

On nie będzie realizowany, więc rozumiem, że ten temat wróci teraz do portu i do inwestora. Spotykałem się z panią wiceprezydent. Tam jest planowany parking, kemping, ścieżki rowerowe, więc nie ma w tej chwili konkretnych uzgodnień. Nie ma czegoś,

co możemy pokazać mieszkańcom jutro i powiedzieć, że tak to będzie wyglądało, ale ten temat jest dyskutowany.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Przepraszam. To bardzo proszę się przedstawić.

Prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej Piotr Piwowarczyk:

Szanowni państwo, Piotr Piwowarczyk, Świnoujska Organizacja Turystyczna. Jestem prezesem tej organizacji i reprezentuję na dzisiejszej Komisji pana prezydenta Janusza Żmurkiewicza.

Ta moja reprezentacja dotyczy – dla jasności – sprawy drugiego wątku, który będzie dzisiaj poruszany, czyli ul. Ku Morzu, ale on jest bezpośrednio związany z tym, o czym dzisiaj teraz tutaj mówimy. I tak podsumowując, à propos informacji pana Prażmaka – 120 mln zł zewnętrznego dofinansowania na zespół różnego rodzaju inwestycji, które miały poprawić dostęp do portu, łącznie z połączeniem z eską portu od strony wschodniej. Tam nie było żadnej drogi dostępowej do plaży. Tam był remont drogi dostępowej ku morzu, dzisiaj zamkniętej, do latarni morskiej Fortu Gerharda. To tak, aby wyjaśnić te wątpliwości. Więc nie ma i nie było nigdy 120 mln zł na poprawę jakości turystyki na prawobrzeżu.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Panie Piotrze, uzgadnialiśmy te projekty. Była ta droga po wschodniej stronie Podziemnego Miasta.

Prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej Piotr Piwowarczyk:

Ulica prowadząca ku morzu. Możemy sprawdzić. Powtórzę raz jeszcze, ona miała być wyremontowana. Projekt nie został zrealizowany, dlatego że na etapie wyłaniania wykonawcy powstał problem finansowy, tzn. ten wkład miasta, który został zaplanowany, wielokrotnie przewyższał możliwości finansowe miasta. CUPT nie zgodził się na zmniejszenie zakresu tej inwestycji, czyli na rezygnację z wiaduktu, który był kluczowy także dla prawobrzeża i rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, no i ten projekt niestety rzeczywiście, ze smutkiem muszę stwierdzić, nie jest realizowany. On wszystkim by nam w Świnoujściu – portowi, turystyce – na pewno pomógł.

Ja tylko jeszcze sobie pozwolę – korzystając z tego, że otrzymałem możliwość zabrania głosu – odnieść się do tej kwestii społecznej. Ja podziękuję serdecznie wszystkim paniom i panom posłom, panu ministrowi za to, że tę kwestię społeczną poruszono. Ona z naszego punktu widzenia jest najistotniejsza. Szanowni państwo, inwestycja, którą państwo procedują, nie została tak naprawdę w żaden sposób wprowadzona z jakimkolwiek dialogiem do tego miasta. To znaczy, żeby była jasność, ostatnie spotkanie, które prezentowało ten projekt na forum większym niż władze miasta, czyli pan prezydent lub pani prezydent – mówimy o szczegółach technicznych – odbyło się w 2016 r. Była to prezentacja przez przedstawicieli potencjalnych inwestorów pewnego założenia, pomysłu. I po 2016 r. żadnej takiej dyskusji na ten temat nie było. Nie było żadnych działań. Osobiście odwiedzałem, znowu nie ma tutaj pana ministra, u którego byliśmy przynajmniej dwukrotnie – z panem Prażmakiem miałem przyjemność w obecności pana prezesa widzieć się kilkukrotnie, próbując rozwiązywać różnego rodzaju bieżące problemy, związane z różnego rodzaju infrastrukturą, głównie turystyczną, ale także z problemami społecznymi. Społeczeństwo w tym projekcie od początku zostało całkowicie pominięte. Mówicie tutaj państwo oczywiście o ochronie przyrody – ona jest bardzo istotna i bardzo ważna. Proszę uwierzyć, że ona jest priorytetem dla Świnoujścia, ale w żaden sposób, procedując tę wielką inwestycję – nie wchodząc już w prywatne oceny jej zasadności lub niezasadności, bo tak jak pan poseł Rzepa przed chwilą powiedział, ta perspektywa jest różna w zależności od odległości od Świnoujścia – nie uwzględniono nie tylko interesu społecznego, ale także gospodarczo-społecznego, bo to nie jest kwestia jednej drogi dojazdowej tak naprawdę, szanowni państwo, do plaży, ale to jest na przykład kwestia oddziaływania tej inwestycji na turystykę w Świnoujściu. Dzisiaj lokalne PKB to jest 70–80% dochodu bezpośrednio z gospodarki turystycznej. Wiemy,

jaka jest struktura potencjalnego dochodu z takiego portu, potrafimy to w jakiś sposób określić, zdajemy sobie sprawę, że on także może być ważnym źródłem dochodu dla miasta, natomiast jeżeli odbędzie się to kosztem turystyki, na której dzisiaj Świnoujście opiera swój byt, po prostu, mówiąc wprost, uważamy i mam nadzieję, że nie jest to tylko moja opinia, że tego rodzaju opracowania, o które prosiliśmy Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, potencjalny raport oddziaływania na środowisko gospodarczo-społeczne ze wskazaniem, w jaki sposób te odziaływanie można minimalizować – nie doszło do tego, panie pełnomocniku. Ten raport nie powstał.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Panie Piotrze, mieliśmy go razem zlecać, ale pan się wycofał z tego.

Prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej Piotr Piwowarczyk:

Tak, więc efekt końcowy, finalny jest taki: strona społeczno-gospodarcza Świnoujścia w tym projekcie nie istnieje, nie funkcjonuje.

Pan prezydent uczestniczy w rozmowach z inwestorami. Nie będę tutaj odnosił się do tej propozycji 5 mln euro, bo nie mam takiej plenipotencji. Szanowni państwo, znając pragmatykę pana prezydenta – to nie są środki, za które można wybudować jedną drogę prowadzącą do plaży, więc to potencjalne oddziaływanie tak wielkiej inwestycji na środowisko społeczno-gospodarcze jest olbrzymie i bardzo proszę i apeluję do państwa, z nadzieją na to patrzę, zdając sobie sprawę, że państwo polskie jest zdeterminowane, żeby tę inwestycję zakończyć z sukcesem, aby ten interes społeczno-gospodarczy lokalnej społeczności, widzianej szerzej niż Świnoujście, bo dotyczy to także Międzyzdrojów, Wolina, a może całego północnego makroregionu, po prostu uwzględnić, zbadać, dookreślić i zastosować, zaplanować rozwiązania już na tym etapie, które te potencjalne szkodliwe oddziaływania zlikwidują lub zrekompensują.

I może tylko tyle, bo nie chciałbym państwu zabierać głosu. Zapraszam do Świnoujścia, żebyście państwo zobaczyli te nasze piękne plaże i te miejsca. Mam nadzieję, że w drugiej części będę mógł przedstawić te problemy i pokazać, skąd ten niepokój bierze się wśród lokalnej społeczności, bo ten niepokój bierze się między innymi z takiego oto powodu, że państwo z perspektywy Warszawy, takie mamy przynajmniej wrażenie, nie dostrzegacie tego, że racja stanu, racja państwa to jest racja każdego mieszkańca tego kraju. Także mieszkańca Świnoujścia. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Mógłby pan się odnieść, bo widzę, że tu są jakieś delikatne spory, co do…

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Nie będziemy się spierać.

Spotykaliśmy się z panem Piotrem u pana prezydenta i żyłem do dzisiaj w głębokim przekonaniu, że wszystkie obietnice, które panu Piotrowi złożyłem, albo spełniłem, albo nie doszło do nich nie z mojej winy. Mieliśmy wspólnie zlecać. Pan Piotr nawet zaproponował wykonawcę. To miała być firma z Poznania i pomimo moich próśb i dzwonienia do pana Piotra nie doszło do tego zlecenia, które miało być wspólne. To jeżeli chodzi o zlecenie wpływu inwestycji na Świnoujście i lokalne społeczeństwo.

Jeżeli chodzi o drogę dostępu w tym programie – ona była i uzgadnialiśmy projekt drogi po wschodniej stronie Podziemnego Miasta od węzła Łunowo na wschód. Bardzo dobrze to pamiętam i tyle. Panie Piotrze, jeżeli pan pokaże mi problem, z którym pan się zwracał, który nie został zrealizowany – bardzo proszę. Potrzebował pan drogi przy Dezie? Została odsunięta. Potrzebował pan tam miejsca na parking? Potrzebował pan miejsca przy latarni? Wszystko zrobiliśmy.

Prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej Piotr Piwowarczyk:

Ja przepraszam, może nie będę prowadził tutaj dyskusji z panem, bo to są błahe tematy i chyba… Panie pełnomocniku, po spotkaniu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie wiem, czy błahe, ale wielu z państwa chciało o tych… Pozwoliłem państwu prowadzić tę dyskusję, rzeczywiście może ją w tym wątku zamknijmy, ale z tego względu, że pojawiły się tutaj głosy, żeby był dostęp do morza. Z uwagi na to, że na naszym posiedzeniu pojawiły się w tym zakresie rozbieżności od oficjalnych czynników czy po stronie rządu, czy po stronie samorządu, to chciałbym, żebyście nam to państwo wyjaśnili, i rozumiem, że pewne wątpliwości być może w pamięci jednego czy drugiego z panów są. Być może, jakby popatrzeć pewnie na dokumenty, to można by dojść do jakichś wniosków, ale nie będziemy już się tym zajmować. Rozumiem, że w tej chwili pewne nowe koncepcje też w tym zakresie powstają, rozszerzają, może te dawniejsze doszczegółowują, i mam nadzieję, że wspólnie na tym posiedzeniu Komisji, w rządzie uda się to zrobić tak, żeby był wilk syty i owca cała, bo zgadzam się, że to jest racja stanu. To jest jedna z tych, jak to pan minister Marchewka zauważył, kluczowych inwestycji w Polsce. Na pewno dla naszej Komisji jedna z najważniejszych – i to jest racja stanu. Chociaż nie do końca zgadzam się z takim pojmowaniem pana dyrektora od turystyki z miasta, że to jest każdego indywidualna kwestia. Nie każdy interes waży tyle samo. Ja też mieszkam w Gdańsku, urodziłem się tam, tam też mamy duży port i tam też są oczywiście spory o to, na ile wchodzić na wyspę Stogi z otwartym portem kontenerowym, i oczywiście z mieszkańcami trzeba rozmawiać i im te pewne szkody, które w pewien osobisty, indywidualny sposób odczuwają, rekompensować, ale jest jeszcze coś takiego jak racja całego państwa polskiego, a to są takiej skali projekty – również są tutaj z nami generałowie. W samej informacji rządowej jest jasna informacja, że jest to projekt niezwykle istotny też chociażby z punktu widzenia bezpieczeństwa Polski, więc w bardzo wielu wymiarach to jest bardzo ważne. Ale oczywiście trzeba też dbać o dotychczasowych mieszkańców.

Jeszcze tylko podpytam, jakby chcąc zamknąć ten wątek dla pewności. Bo w Gdańsku w Stogach tam oczywiście pewne spory są na tym poziomie bardzo lokalnym, ale tam jest dzielnica, w zasadzie całe nabrzeże wpisane w planie zagospodarowania przestrzennego jako część przemysłowo-usługowa. Jak to jest w przypadku budowy tego terminalu kontenerowego – tam jest jakiś plan zagospodarowania przestrzennego, panie dyrektorze? Tutaj się zwracam do pana z samorządu, przedstawiciela prezydenta.

Prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej Piotr Piwowarczyk:

Nie. Nie ma dla tego terenu planu zagospodarowania przestrzennego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

OK. No dobrze, drodzy państwo, kolejny głos w dyskusji. Tak. Pan poseł Materna i tam pan poseł z tyłu. Ktoś się zgłasza? Nie widzę niestety. To pan poseł, a potem przekazuję głos panu. Bardzo poproszę, żeby pan się przedstawił potem.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję bardzo. Ja krótko.

To jest kolejna prezentacja i zniknął mi taki ważny wątek tego wszystkiego. Mówiliśmy tu o transporcie drogowym i kolejowym odbioru z tego terminalu, ale umknęła mi droga wodna.

Głos z sali:

Było.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Była? Kiedyś na prezentacji było pokazane, jak barki z terminalu były odprawiane tą drogą. Przecież pamiętamy o inwestycjach, pogłębieniu kanału Szczecin-Świnoujście do 12,5 m i do szerokości 100 m. Szczecin miał być tym, który będzie odbierał i dalej drogą wodną, Odrą miał… Zresztą pokazujemy tutaj na slajdach połączenie północ–południe – do Ostrawy. Między innymi to też było przecież nasze zadanie jako Komisji Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej odbioru po prostu najbardziej ekologicznego, jakim są barki. Tego tutaj w ogóle nie słyszałem, a chciałbym wiedzieć o tych 2 mln kontenerów, czyli 5 tys. odprawianych dziennie.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Mówił.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Nie mówił nic.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Jak nie mówił?

Poseł Jerzy Materna (PiS):

O odbiorach drogą wodną?

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Tak.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Drogą wodną? No to przepraszam, nie słyszałem. Jaki procent będzie odbierany tą drogą wodną do Szczecina? Bo też była m.in. ważna inwestycja: nowy most w Podjuchach, już wybudowany. To też nasza duża, ważna inwestycja, która miała się przyczynić do tego… Proszę?

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Chodnik w Gryficach też zrobiliście.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Wie pan… Dobra, dziękuję. Nie będę komentował takich rzeczy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję za ten głos. Nie wiem, czy pan minister chciałby się odnieść, bo rzeczywiście częściowo informacja padła w tym zakresie. Chcielibyście państwo doszczegółowić? Pan z tyłu się zgłaszał. Bardzo proszę się przedstawić.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Dzień dobry. Rafał Zahorski, pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, chciałem powiedzieć jedną, podstawową rzecz. Tutaj pierwsza sprawa w ogóle, żeby mówić o tym terminalu kontenerowym – a mówię to jako osoba, która zajmuje się 35 lat transportem kontenerowym – to nie są te drogi kolejowe, które są w Świnoujściu, tylko to jest modernizacja Nadodrzanki, linii C-E 59, która idzie wzdłuż Odry. Stąd jest jej nazwa. Ta linia, proszę państwa, jest niezbędna dla całej zachodniej Polski i od początku koncepcja tego terminalu zakładała błędny transport, czyli przez linię E 59, czyli Świnoujście–Szczecin–Poznań, na południe, dlatego że przez węzeł poznański nie ma żadnej możliwości przeprowadzenia tylu pociągów. Ja chcę tylko państwu powiedzieć, że jeden cały pociąg w Polsce to jest tylko ok. 80 TEU. Jak państwo sobie podzielicie tę ilość kontenerów, które są tutaj w milionach wymieniane, to nie jesteście państwo w stanie tych pociągów wysłać w ogóle żadną inną drogą niż Nadodrzanką. I Nadodrzanka, proszę państwa, czyli linia 273, idąca między Szczecinem a Wrocławiem, to jest linia strategiczna w ogóle dla całej zachodniej Polski i tylko dlatego, że ta linia jest niedrożna i ostatnie modernizacja była w roku 1985, czyli jeszcze za PRL, i nie doczekaliśmy się… a pamiętacie państwo, że jeszcze w 2016 r. już praktycznie cała zaplanowana modernizacja Nadodrzanki została wykreślona z załącznika nr 5 „Krajowego programu kolejowego”. Więc od tego trzeba by tak naprawdę zacząć w ogóle rozmowę o tym terminalu.

I powiem państwu, że w tej całej dyskusji brakuje mi absolutnie głosu logistyków, to znaczy wszyscy fajnie mówimy o tym terminalu, mówimy o dużych ilościach, o wielkich statkach, tylko ja państwu powiem: pierwszą sprawą, żeby ten terminal mógł robić ten 1 mln, 1,5 mln czy 2 mln TEU, tak jak mówimy, to jest ładunek. I to jest proszę państwa pierwsza sprawa. Trzeba ten ładunek dowieźć i odwieźć. I muszę państwu powiedzieć, że port morski ze swoimi ładunkami zaczyna się mniej więcej 1000 km, 1500 km na południe tego Świnoujścia i tam idą kontenery; będą trafiały, stamtąd będą

przypływały do portu. I nie ma żadnej możliwości, żeby rozjeżdżać całe Świnoujście samochodami, bo jeżeli zrobimy terminal kolejowy w Świnoujściu i nie będzie bardzo przepustowej drogi na południe Polski, to mieszkańcy Świnoujścia będą przechodzili przez chodnik, przez drogi pomiędzy zaparkowanymi tirami, bo tak to będzie wyglądało. Muszę państwu powiedzieć, że to jest bardzo kluczowa sprawa i od samego początku jest to mówione. Chcę państwu też pokazać: to jest dokumentacja terminalu od 2015 r. – gotowa, a to jest, proszę państwa, plan drogowy, który się zaczyna na końcu 2015 r., a skończył się na końcu 2019 r. Potem, proszę państwa, od 2016 r. do 2019 r. nic się nie dzieje z tematem terminalu kontenerowego. Następnie do portu przychodzi Krzysztof Urbaś, który jak wiemy, jest bardzo dobrym fachowcem, jeżeli chodzi o budowę portów, i dopiero znowu restartuje program, a tak naprawdę do dnia dzisiejszego nie wbiliśmy ani jednej łopaty, o czym wszyscy państwo wiecie. I chcę państwu powiedzieć taką rzecz – że najpierw musimy zrobić tzw. strategię całego kraju, jeżeli chodzi o gospodarkę morską. Taką strategię, która była w latach 60., 70. robiona przez pana Eugeniusza Kwiatkowskiego. Wielka postać i wielcy ludzie, którzy to robili. Ta strategia przestała obowiązywać mniej więcej w roku 1985 i po 1989 r. nikt tej strategii nie zrobił, w związku z tym właśnie dlatego rozmawiamy w tej chwili o tym, jak mają wpływać statki, jak robić port, a nie rozmawiamy w ogóle o tym, jak mają płynąc ładunki do tego portu.

Powiem państwu następną rzecz. Port Szczecin, który ma bazę kontenerową, która robi rocznie 80 tys. TEU – i to nie jest wina spółek, które robią te przeładunki, dlatego że nie ma pociągów intermodalnych… Tak, proszę państwa, ani do Świnoujścia, ani do portu w Szczecinie obecnie nie przyjeżdża ani jeden intermodalny pociąg. To są takie wagony, co wożą kontenery. Tego nie ma. Zwróćcie państwo uwagę, co się dzieje w Gdańsku i w Gdyni. Więc proszę państwa, to od tego musimy zacząć.

Powiem państwu następną rzecz. Mówimy o Świnoujściu. Czy państwo wiedzą o tym, że w tej chwili na terminal promowy w Świnoujściu wchodzą kolejni operatorzy promowi – to jest raz. Dwa – obok jest w Odraporcie norweska firma, która otworzyła terminal dla grupy promowej Grimaldi, która również będzie tam obsługiwała samochody. I pakuje się jeszcze do Świnoujścia kolejny operator, DFDS, kolejni również. Zaraz będziemy mieli ogromny boom, jeżeli chodzi o terminale promowe. Ja się zgadzam, że obok tego terminalu kontenerowego najprawdopodobniej trzeba będzie zrobić nabrzeże promowe, ale powiem państwu inną rzecz. Bez tego transportu intermodalnego i bez transportu kolejowego, który będzie podążał zachodnią Polską, my zniszczymy Świnoujście totalnie. Tam nie będzie miejsca na turystykę. Dlaczego? Bo dzisiejsze, proszę państwa, terminale promowe to nie są już takie terminale, że wjeżdża państwu samochód z naczepą i z kierowcą, tylko dzisiejsze nowe terminale intermodalne promowe są takie, że przyjeżdża pociągiem naczepa samochodowa i jest automatycznie ściągana sprzętem portowym i ciągnikiem specjalnym portowym wciągana na prom i zjeżdżana. To jest przyszłość i my musimy do tego dążyć, czyli maksymalna ilość pociągów, które będą na ten terminal zawijały. Niech tam będzie 2 mln TEU, nie ma sprawy, tylko żeby to robiły pociągi. Pociągi na terminal promowy w Świnoujściu, największy w Polsce, i pociągi na terminal kontenerowy. Jak państwo nie zaplanujecie ruchu tych wagonów, to nie będzie nic.

Powiem państwu następną rzecz. Tak wszystko mówimy o tych Niemcach. Ja wiem, że my się wszyscy cieszymy, jak Niemcy mają niepowodzenia, ale całkiem niedaleko od tego terminalu w Świnoujściu jest terminal w JadeWeserPort Wilhelmshaven, pierwszy głębokowodny, prawdziwy niemiecki terminal kontenerowy. Niemcy mają duże doświadczenie w konteneryzacji. Może nie takie jak my, ale duże. Natomiast powiem państwu jedną rzecz: ten terminal był skończony w 2012 r. Był wybudowany na 2,8 mln TEU i dzisiaj robią tylko 0,5 mln TEU. To jest takie wiadro wody na głowę. Jak nie zaczniemy o tym terminalu rozmawiać z logistykami, praktykami ładunków, terminalami, operatorami światowymi, a mamy, proszę państwa, w samym Szczecinie w tej chwili czterech dużych operatorów zagranicznych, którzy się zajmują transportem kontenerowym, i kilku naszych. Naprawdę jest z kim rozmawiać i uważam, że powinniśmy usiąść. Będzie zaraz nowa władza w Świnoujściu, będzie zaraz nowy zarząd portu. Musimy usiąść nad dokumentacją tego terminalu, pomyśleć, czy 1 mln, czy 2 mln, czy 3 mln, ale żeby to miało ręce i nogi z rynkiem. A nie żebyśmy rozmawiali, proszę państwa, w wirtualnej rzeczywistości, dlatego że ja mogę państwu tylko tyle powiedzieć:

ja nie widziałem przez ostatnie osiem lat żadnych dyskusji ani z mieszkańcami, ani ze stroną niemiecką, ani z logistykami. Powiem państwu jeszcze – była mowa o żegludze śródlądowej, powiem detale – ja jestem, proszę państwa, bardzo często gościem po stronie niemieckiej, bo na różne konferencje jeżdżę, dlatego że tak się niestety składa, że droga wodna pomiędzy Berlinem a Polską – z całym szacunkiem, ale jest po stronie niemieckiej. Myśmy tego jeszcze nie zabrali. Może kiedyś. Natomiast problem polega na tym, że Niemcy w zeszłym roku otworzyli podnośnię dla barek w Niederfinow, która, między innymi, przewiduje ruch barek o długości 120 m z głębokością nawet do 4 m, czyli całkiem spore barki, w przypadku, jeżeli chodzi teraz o offshore, to będzie fajny transport – będzie można przez Niemcy wywozić łopaty na zachód.

Proszę państwa, kolejna rzecz. Niemcy w tej chwili mają program zrobienia dostępności głębokości 2,8 m na kanale Odra–Hawela. Jeżeli to Niemcy zrobią, to my po swojej stronie zrobimy niewiele i będziemy mieli cały ogromy ruch transportu śródlądowego w Zatoce Szczecińskiej, we wszystkich małych i dużych portach w zachodniopomorskim. Tak, bo zachodnia Polska to jest jedyny region Polski, gdzie w ogóle przypływa transport śródlądowy z zachodniej Europy. O barkach to chciałem właśnie powiedzieć, jak to wygląda. Ale my musimy z Niemcami, proszę państwa, rozmawiać o żeglownej Odrze, czyli o Odrze granicznej. Musimy z Niemcami rozmawiać o Odra–Hawela, bo może, proszę państwa – rzucam ideę, nie mówię, że tak będzie – może uda nam się z Niemcami dogadać, żeby nie robić za 10 mld nowego toru, tylko pogłębić i poszerzyć już istniejący. To jest taniej, a powiem państwu, że modernizacja Nadodrzanki to też nie jest 1 mld zł czy 2 mld – 8 mld, 10 mld, nie wiem. To są ogromne pieniądze. To na pewno nie będzie pstryknięcie palca i tego nie zrobimy od razu, a bez modernizacji Nadodrzanki, bez puszczenia tego ruchu kontenerowego na kolei razem z naczepami nie uruchomimy, proszę państwa, tego terminalu w Świnoujściu na tym poziomie, który chcemy. Ja tylko państwu chcę powiedzieć, że porty się zawsze zaczyna od skomunikowania z zapleczem, a dopiero potem się projektuje port. Nie odwrotnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo.

Ja pozwolę sobie na delikatny głos polemiczny. Przyznam szczerze, że nie rozumiem, co ma pan dyrektor na myśli, mówiąc, że nie rozmawiamy z Niemcami. Przy okazji, dopiero pan wywołał Niemców na tej sali, bo wcześniej nikt o nich nie mówił. No przecież transgraniczne konsultacje międzyrządowe się skończyły z powodzeniem. Bez zastrzeżeń protokół został podpisany. Ja nie rozumiem, na czym mają te inne rozmowy z Niemcami…

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, od razu…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pozwoli pan, że ja na razie mówię, a pan będzie mówił, jak panu udzielę głosu.

Więc jakby nie rozumiem do końca tego zarzutu. Jeżeli chodzi o te kwestie, że niemiecka inwestycja nie zakończyła się sukcesem takim, jak Niemcy planowali, i że niewystarczające ilości TEU realizuje – być może jest tak, że Niemcy przechodzą teraz, co wiemy, pewną zapaść gospodarczą, mają PKB na minusie, mają zapaść, jeżeli chodzi o kwestie industrializacji kraju, bo przemysłowych produktów z każdym rokiem realizuje się tam coraz mniej. Po prostu produkcja przemysłowa jest coraz mniejsza, więc pewnie też te kwestie potrzeb realizacji transportu morskiego czy jakiegokolwiek innego też są coraz bardziej ograniczone. Ale to są niemieckie problemy. U nas przecież porty – co roku się z tym spotykamy, drodzy państwo, i co roku była informacja i zakładam, daj Boże, w tym roku też taka będzie informacja – że nasze polskie porty i w Szczecinie, i w Świnoujściu, i w Gdyni, i w Gdańsku przeżywają, z roku na rok realizują coraz lepsze wyniki. Port w Gdańsku, drodzy państwo, za 2013 r. – nie wiem, czy to wiecie, ale wedle danych z Eurostatu wszedł do pierwszej dziesiątki największych portów w całej UE. Nie wydaje się, biorąc pod uwagę rozwój polskiej gospodarki i dalszy ciąg inwestorów do Polski, i to, że coraz więcej się u nas produkuje, żeby ta dobra passa miała się dla

nas zakończyć. Wręcz przeciwnie, skoro cała Europa Środkowa i Południowa się coraz bardziej rozwija, no to porty w Polsce będą coraz bardziej potrzebne i nie podzielam tych obaw, które pan dyrektor wykazał, i cieszę się też, że przedstawiciele rządu takich obaw nie formułują, bo nie wydają mi się one mieć wystarczającego oparcia. Ale to jest oczywiście moje zdanie. Natomiast poproszę pana ministra, państwa dyrektorów, żeby oczywiście odnieśli się do tych wątpliwości pana dyrektora Zahorskiego. Szczególnie z uwzględnieniem jednego punktu – pan dyrektor wspomniał o tym, że ta linia E 59, nawet jeżeli byłaby zmodernizowana, mogłaby być niewystarczająca. Czy państwo również w tym zakresie przeprowadzaliście jakieś analizy? Bo w ogóle o tym wątku państwo nie wspomnieliście. Czy więc też państwa zdaniem jest to realne zagrożenie?

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Szanowni państwo, ja to traktuję jako kolejny głos w kierunku modernizacji sieci kolejowej, tej linii słynnej magistrali północ–południe E 59, C-E 59 i on jest bardzo ważny, i ta modernizacja jest na pewno potrzebna.

Tylko co jest pierwsze: jajko czy kura? Czy zaczynamy port od budowy torów kolejowych, czy budujemy port i później on wymusza w pewien sposób rozwój infrastruktury liniowej transportowej. Pan wspomniał o ilości pociągów intermodalnych w tej chwili w portach Szczecin-Świnoujście. No to popatrzmy na naszą największą dumę: największy w Polsce i jedyny na Bałtyku hub kontenerowy, Baltic Hub, kiedyś DCT. I bardzo proste pytanie: ile pociągów intermodalnych przyjeżdżało do Gdańska w momencie, kiedy uruchomił się terminal DCT w 2007 r.? Wiedzą państwo ile? Zero. To wolumen spowodował rozwój tej sieci połączeń. To wolumen, który wystąpił na DCT, spowodował konieczność przebudowy mostu łączącego Port Północny z krajową siecią kolejową, bo to było straszliwe wąskie gardło. Tam jest przecież potężny terminal masowy w Porcie Północnym i do tego dołożyło się jeszcze DCT – i most kolejowy się zwyczajnie zatkał. Więc terminal kontenerowy w Świnoujściu w pierwszej fazie będzie budował się pięć lat. To jest pierwsza faza – 1 mln TEU. Zakładamy, że to jest port hubowy, czyli część kontenerów przyjdzie statkiem i wyjdzie statkiem. To nie dotyka polskiej infrastruktury transportowej. Poziom przewozów intermodalnych w Polsce w bardzo dobrych czasach wynosił ok. 40% obrotów terminali. To, powiedzmy, rosło z poziomu ok. 16% w połowie lat dwutysięcznych do 40% wtedy, kiedy tych terminali intermodalnych wewnątrzkrajowych powstało odpowiednio dużo i okazało się, że jest odpowiednia ilość kontenerów, bo proszę państwa, pociąg intermodalny jest bardziej skomplikowanym zjawiskiem. To nie chodzi o to, żeby teraz robić wykłady na ten temat, ale żaden przewoźnik intermodalny nie zorganizuje pociągu i nie będzie woził pustych platform. On musi mieć wsad, musi mieć ładunek, i to w obie strony. Import i eksport. Stąd bardzo dobra lokalizacja Świnoujścia, stąd ładunki, które w imporcie i w eksporcie można obsługiwać, a powstanie terminalu będzie stopniowo wymuszało rozwój infrastruktury liniowej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Karnowski się zgłaszał.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Proszę państwa, żeby rozluźnić atmosferę – jak tak słucham dyskusji, to powinienem się cieszyć, bo konkurencja nie powstanie.

Ale tak już na serio, zgadzając się tutaj z panem pełnomocnikiem, rzeczywiście było to wąskie gardło w tym moście na Stogi. Ono dalej jest dość wąskie – dalej trzeba je rozbudowywać. Myślę, że nikt o zdrowych zmysłach nie będzie jednak zapominał o linii kolejowej, jak już powstanie ta decyzja o budowie portu. Chociaż jak przed chwilą byłem na sali i jest dyskusja o CPK, to szprycha miała sięgać tylko do Goleniowa i do Szczecina z CPK. Nie przewidziano jej do Świnoujścia.

Dyskutujemy o rzeczy oczywistej. Nie wyobrażam sobie, że zapadnie decyzja o budowie, że wtedy też nie będzie rozbudowy tej linii kolejowej, no bo najpierw musi być jedno, a potem drugie. Najpierw linia kolejowa. Chociaż tak było w Gdańsku, że najpierw most wantowy powstał, a potem terminal kontenerowy. Też się wszyscy zastanawiali,

po co jest ten most wantowy. To są dwie inwestycje, które będą musiały się iść równolegle, i tutaj dyskutujemy na temat tego, co według mnie jest zupełnie oczywiste.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pełna zgoda, panie przewodniczący, że jeżeli są na przykład jakieś źródła, i też bym prosił o jakąś informację, bo teraz… Przepraszam, przyszło mi to do głowy – nie wiem, czy państwo taką analizę macie – czy są jakieś możliwości otrzymania środków, na przykład z UE, na realizację modernizacji tej linii kolejowej, co może nam przepaść, gdybyśmy mieli czekać na zakończenie inwestycji w postaci tego terminalu głębokowodnego w Szczecinie i Świnoujściu. Pod tym względem, gdyby rzeczywiście było takie ryzyko, to wtedy priorytety być może należałoby przestawić i jednocześnie z inwestycją w morzu realizować tę trakcję kolejową. Tutaj też taką informację – chyba że państwo teraz jesteście w stanie jej udzielić – poprosimy przekazać na piśmie. Teraz chcielibyście państwo? Proszę.

Członek rady nadzorczej delegowany do czasowego wykonywania czynności prezesa zarządu spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Stanisław Iwan:

Panie przewodniczący, słowo.

W następnej perspektywie dopiero możemy o takie środki się ubiegać, bo w tej chwili perspektywa się kończy i nie ma możliwości pozyskania takich źródeł, natomiast oczywiście bardziej szczegółową informację przekażemy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kto z państwa jeszcze…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Można jedno słowo?

Jeżeli chodzi o kwestię środków unijnych, która została podniesiona przez pana przewodniczącego, ja chcę tylko powiedzieć, że port przygotował taki wniosek, który nazywa się: construction of sea and rail access to deepwater container terminal in the outer port of Świnoujście. To jest taki wniosek do dofinansowania z CEF, czyli tej części „Łącząc Europę”, i jest jedną z pierwszych decyzji, jakie wskazałem do realizacji tej inwestycji, czyli rekomendację tej inwestycji jako tej, która znajduje się wśród tych kluczowych, priorytetowych, dlatego że to jest oczywiście procedura konkursowa, ale my w MI podjęliśmy decyzję o rekomendowaniu tej inwestycji, którą port realizuje i mógłby ubiegać się o środki unijne jako ten, który ma rekomendację MI, więc to zostało na tym etapie zrealizowane. Tyle mogę też powiedzieć w kontekście środków unijnych. I wartość tego przedsięwzięcia to jest 188 mln euro, z czego kwota dofinansowania – 82 mln euro.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To bardzo dobrze, panie ministrze – i też poprosimy o informację, jak te wnioski zostaną rozpatrzone.

Jeżeli moglibyśmy poprosić o taki esencjonalny wkład, jeżeli chodzi o kwestie unijnych środków, bo jeżeli mnie pamięć nie myli, to tam wcześniej też jakieś środki zostały obiecane przez UE w zakresie realizacji tej inwestycji. Chociaż mogę się mylić, ale tam coś już chyba wcześniej też było w tym zakresie przygotowane. Ale tak czy siak prosiłbym o taką…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

To urząd morski.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Słucham?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jest m.in. ten wieloletni program, który realizuje urząd morski, i tam są środki finansowe.

Natomiast odpowiadając na kwestię dotyczącą tego, jak poprowadzić ten tor wodny – przeprowadzana jest analiza nawigacyjna. Jeżeli są na to środki zewnętrzne, również wspierające tę inwestycję, które mogą dać możliwość realizacji przedsięwzięcia całościowo po polskich wodach terytorialnych, i moglibyśmy na to znaleźć finansowanie zewnętrzne, to uważam, że trzeba to rozważyć, i zgodzę się z tym, że kluczowe będą

tutaj działania dotyczące też kompleksowego spojrzenia na sprawę, oczywiście w kontekście modernizacji linii kolejowej C-E 59, bo oczywiście ten port będzie też hubem, więc może być tak, że będą kontenery ściągane i zabierane później przez innej jednostki dalej, mogą jechać w głąb Polski na południe, więc oczywiście mamy przed sobą wielkie przedsięwzięcie do zrealizowania i pewnie w trakcie tej całej rewizji pojawią się jeszcze wątki, które będą musiały być zrealizowane, może jakoś wzmocnione, zmienione, ale jeśli chodzi o kwestię zasadności realizacji tej inwestycji, to nikt z nas nie ma wątpliwości co do słuszności tego przedsięwzięcia – i to jest kluczowe. Więc ja tylko byłbym ostrożny, jeśli chodzi o takie stawianie tez, które wzajemnie się wykluczają, bo z jednej strony zostało powiedziane, że tyle kontenerów przyjedzie, że mieszkańcy będą musieli między nimi chodzić, a z drugiej strony że tuż za zachodnią granicą jest terminal, który nie spełnia swojej roli, bo ma dużo mniejszy przeładunek, niż zakładał – więc nie wiem za bardzo, która teza jest słuszna w takich wystąpieniach. Więc zalecałbym tu wszystkim daleko idącą ostrożność i opieranie się przede wszystkim na tych analizach, które są do tej pory przygotowane. Co do słuszności – kierunek jest jasny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan poseł Rzepa.

Poseł Jarosław Rzepa (PSL-TD) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pozwólcie, że jednak rozpocznę od pewnej dygresji, żeby to nie było tak jak w przypadku samolotów, które niedawno do Polski przyleciały, tylko ktoś zapomniał wybudować hangary do nich. Jakiś taki mały problem. Przyleciały samoloty – nie ma hangarów. To mówię w kontekście takim, że my możemy wybudować…

Głos z sali:

Przekop mierzei jest lepszy.

Poseł Jarosław Rzepa (PSL-TD) – spoza składu Komisji:

Może i tak. Dokładnie.

Mówię o tym, szanowni państwo, że my możemy mieć terminal, ale to wszystko gdzieś nam się zakorkuje – i dlatego też ja myślę, że my wszyscy mówimy dobrze o inwestycji, a te rzeczy, które podkreślamy, są tylko z troską o to, żeby na samym końcu to wszystko było płynne, żeby ludzie mogli wokół tego wszystkiego żyć, a nie mówić, że to jest największa zła rzecz, która wokół nich powstała. Dlatego, panie ministrze, myślę, że my wszyscy myśląc o tej inwestycji, będziemy myśleli o niej bardzo kompleksowo, i od infrastruktury, która jest bardzo ważna, bo terminal nie jest wyspą – on musi działać w określonym środowisku i gospodarczym, i społecznym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję.

Pan tam na końcu się zgłasza.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” Marek Szymczak:

Witam wszystkich. Dziękuję, panie przewodniczący. Marek Szymczak, przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”.

Ja mam takie pytanie do pana ministra Marchewki. Gdy był budowany Baltic Hub, gdzie inwestorem były głównie fundusze australijskie, zawierane tam były klauzule społeczne zabezpieczające pracowników i ich warunki pracy. Moim pytaniem jest tutaj, czy takie klauzule społeczne są w tym projekcie zawierane. Jaki procent terminalu będzie zautomatyzowany i ile ludzi w tym terminalu znajdzie pracę?

Musimy jeszcze jedno pamiętać, że Baltic Hub, gdzie był zakładany przeładunek 2 mln TEU, doszedł do 2 mln TEU po prawie 15 latach. Dopiero w tej chwili są przeładowywane 2 mln TEU na Baltic Hub.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

To są bardzo szczegółowe pytania, ale nie jesteśmy jeszcze na tym etapie. Jest na razie wstępna koncepcja i nie ma jeszcze odpowiedzi na to pytanie, bo spółka celowa jest jeszcze w etapie organizacji. Przenosi się z Warszawy do Szczecina i zmienia nazwę.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Marek Szymczak:

Ale w trakcie wstępnego planowania inwestor zawsze planuje, czy ten terminal będzie zautomatyzowany, czy w pewnej części będzie zautomatyzowany, zakłada, ilu ludzi będzie obsługiwało ten terminal.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

To jest bardziej klasyczny terminal z RTG na placach, z obsługą RTG. Te RTG mają być elektryczne, zgodnie z wymaganiami środowiskowymi; operatorzy na suwnicach placowych. Ale to jest na razie wszystko. To nie jest ten poziom szczegółowości.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Marek Szymczak:

Dobrze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję.

Czy mają jeszcze państwo jakieś swoje pytania? Nie słyszę.

Przepraszam, ale jeszcze nie koniec. Jeszcze w kontekście odwołań od decyzji środowiskowej pana dyrektora generalnego ochrony środowiska chciałem podpytać, bo tam wpłynęły trzy odwołania. Na ile to są odwołania chcące ingerować głęboko w samą ideę powstania inwestycji? Bo jak rozumiem, tutaj jest przedstawiciel samorządu pana prezydenta Świnoujścia, więc jak rozumiem, prezydent Świnoujścia nie kwestionuje samej koncepcji, idei, tylko tam są jakieś kwestie dogadania się co do ewentualnego zwrotu środków czy wybudowania takiej czy innej infrastruktury towarzyszącej, żeby wszyscy byli zadowoleni. Ale czy wśród tych odwołań, panie dyrektorze, są takie odwołania, które chciałyby uniemożliwić realizację tej inwestycji?

Zastępca generalnego dyrektora ochrony środowiska Marek Kajs:

Szanowny panie przewodniczący, jeśli chodzi o odwołanie prezydenta miasta Świnoujście, to jest najkrótsze odwołanie z tych trzech, które wpłynęły. One zasadniczo dotyczy w jednej części ogólnej jakości raportu oddziaływania lub może zbyt dużej ogólności raportu w ocenie odwołującej się strony. Natomiast w drugiej części pozostałe argumenty, które tam padają, mają naturę techniczną. W mojej ocenie można poczynić pewne ustalenia w drugiej instancji. Dotyczą zaopatrzenia przyszłego terminalu w wodę i dotyczą szczegółów kompensacji przyrodniczej na jednej z działek, należącej do miasta. Chodzi o szczegóły wykonania kompensacji, która polega na odtworzeniu siedliska wydmowego, czyli metaplantacja gatunków chronionych. Te dwie kwestie nie są zasadnicze. Jeśli chodzi o tą ogólność odwołania, to też jest bardzo ogólny zarzut.

Jeśli chodzi o pozostałe dwa odwołania – one są już bardziej obszerne. Dotyczą szeregu aspektów związanych z tą inwestycją. Począwszy od konsultacji społecznych, poprzez jakość raportu, zbyt mało szczegółów dotyczących inwestycji na tym etapie, oddziaływania na obszary chronione, w tym niemieckie. Dotyczą procedury transgranicznych konsultacji, kwestionowania istnienia przesłanek uzasadniających nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji. Generalnie cała gama zastrzeżeń, też dotyczących monitoringu przyrodniczego. Trudno mi teraz o wszystkich tutaj mówić i ocenić. Ja nie mogę w tym momencie ocenić, czy to są zastrzeżenia ciężkiej wagi lub mniej ciężkiej i jak to zostanie przez organy rozstrzygnięte. Ja mogę tylko państwu zdradzić, czego one dotyczą, natomiast sposób rozstrzygnięcia sprawy zostanie wyartykułowany wraz z wydaniem przez GDOŚ decyzji środowiskowej. Tak kolokwialnie powiem: jak to z tymi postępowaniami środowiskowymi bywa, to wszyscy też widzimy. Tutaj rozstrzygnięcia sądów w tym zakresie bywają różne. Natomiast my te wątpliwości wyjaśnimy i sprawę ostatecznie rozstrzygniemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No dobrze. Dziękuję.

Nie ma więcej pytań, drodzy państwo, tak? Nie. Jest jeszcze jedno pytanie czy też słowo komentarza.

Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminalu kontenerowego Marek Prażmak:

Tylko żeby uzupełnić wypowiedź pana dyrektora.

Port też pracuje nad tym. Wystąpiliśmy w międzyczasie do władz miasta o zgodę na tę kompensację na ich działkach. Uzgodniliśmy z zakładem wody ze Świnoujścia ilość wody, którą oni są w stanie dostarczyć. Negocjujemy na ten temat z inwestorem. Przygotowujemy w tej chwili pismo do GDOŚ z tymi informacjami na temat tego, co nam się udało do tej pory w tej sprawie osiągnąć.

Zastępca generalnego dyrektora ochrony środowiska Marek Kajs:

Przepraszam. Jeszcze uzupełnię, bo o tym nie powiedziałem.

Procedura oceny oddziaływania na środowisko w naszym kraju jest procesem dosyć elastycznym i wieloetapowym, czyli mamy właściwą procedurę na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i w tej decyzji może być nałożony obowiązek ponownej oceny na etapie już ubiegania się o zezwolenie inwestycyjne. I w tej sytuacji wykorzystaliśmy też mechanizmy i decyzja wskazuje, że pewne szczegóły, również w zakresie kompensacji przyrodniczej, będą mogły być doprecyzowane na etapie ponownej oceny, tak że mamy tu pewną elastyczność i pewien zapas czasu, żeby podobne kwestie móc rozstrzygać, ewentualnie je modyfikować w zakresie już szczegółowych działań na konkretnych działkach należących do poszczególnych podmiotów. Tak że będziemy korzystali z tych mechanizmów i wydaje mi się, że osiągniemy porozumienie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo.

Dziękuję, panie ministrze, dziękuję całemu zespołowi, panu dyrektorowi, panu pełnomocnikowi, państwu dyrektorom.

Przechodzimy do punktu drugiego dzisiejszego posiedzenia Komisji, czyli rozpatrzenia informacji na temat skutków wprowadzenia strefy ochronnej wokół terminalu LNG w Świnoujściu z uwzględnieniem zasadności jej dalszego utrzymywania. Poproszę pana ministra Mroczka o przedstawienie informacji rządu w tej sprawie oraz pana Antoniego Podolskiego, który jest dyrektorem Departamentu Strategii i Planowania Obronnego Ministerstwa Obrony Narodowej.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Czesław Mroczek:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, my przesłaliśmy z MSWiA informację państwu w tej sprawie, więc nie będę jej odczytywał. Bardzo krótko wskażę podstawę prawną, przesłanki podejmowania tej decyzji. W uzupełnieniu prosiłbym, żeby trochę dokładniej tę sprawę opisał pan dyrektor Mariusz Cichomski z Departamentu Porządku Publicznego MSWiA, ale zajmiemy państwu tylko chwilę, bo tak jak powiadam, informacja została przesłana.

Podstawą prawną wprowadzenia strefy ochronnej wokół terminalu LNG w Świnoujściu jest art. 27a ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich. Przepis ten daje możliwość wprowadzenia zakazu przebywania na określonym obszarze w odległości do 200 m od granicy nieruchomości. Przepis przypisuje uprawnienia do wprowadzenia strefy ochronnej wojewodzie, wskazuje na odstępstwa, które mogą być wprowadzone od tych ograniczeń, jak również wyłączenia dotyczące służb państwowych. Proszę państwa, przesłanką podjęcia tej decyzji o wprowadzeniu strefy ochronnej wokół terminalu w Świnoujściu, i to jest chyba najważniejsze, były kwestie dotyczące zagrożenia dla bezpieczeństwa kraju, w tym zagrożenie o charakterze terrorystycznym ze strony Federacji Rosyjskiej oraz Białorusi. Chcę przypomnieć, i to jest niezwykle istotne w tej sprawie, że od 16 kwietnia 2022 r. na całym terytorium Polski obowiązuje drugi stopień alarmowy BRAVO, a w odniesieniu do infrastruktury teleinformatycznej od 21 lutego 2022 r. trzeci stopień alarmowy. Ponadto w związku z wystąpieniem ataków

na gazociągi Nord Stream 1 i Nord Stream 2 od 6 października 2022 r. obowiązuje drugi stopień alarmowy, również w odniesieniu do polskiej infrastruktury energetycznej mieszczącej się poza granicami Polski. Obowiązywanie tych stopni alarmowych na wniosek ABW zostało przedłużone do końca lutego bieżącego roku. W najbliższych dniach będzie zwołany międzyresortowy zespół dotyczący tych zagrożeń i będziemy analizowali, czy w świetle zagrożeń obniżymy te stopnie alarmowe, czy będą one utrzymywane. Najogólniej mówiąc, informacje w tym zakresie będą pochodziły od służb, natomiast jak państwo sami widzicie, informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa wokół naszego kraju i na świecie nie są zbyt optymistyczne, więc można założyć, że tutaj jakiegoś istotnego zmniejszenia tych stopni alarmowych nie będzie.

Jeżeli pan przewodniczący i państwo pozwolicie, to bardziej szczegółową informację dotyczącą wprowadzonych ograniczeń i zwolnień z tych ograniczeń przedstawi pan dyrektor Cichomski z Departamentu Porządku Publicznego MSWiA.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Mariusz Cichomski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, wojewoda, wydając rozporządzenie, jak państwo doskonale wiedzą, starał się podejść do zagadnienia w miarę elastyczne. Samo rozporządzenie pierwotne zostało znowelizowane w lipcu 2023 r. poprzez udostępnienie dla ruchu pieszego ścieżki rowerowo-pieszej, która w jakimś sensie miała umożliwić, przy pełnym zachowaniu rygoru bezpieczeństwa, komunikację z odcinkiem plaży dla mieszkańców czy dla turystów, którzy przebywają w regionie, i została uruchomiona również komunikacja autobusowa, czasowo, w sezonie turystycznym, pozwalająca na przejazdy przez wyłączony odcinek drogi. Skorzystało z niej, według naszych szacunków, 1579 osób. Oddzielną kwestią było połączenie wodne z fortem, natomiast to są ograniczenia, które z punktu widzenia struktury infrastruktury krytycznej, która znajduje się w rejonie, z punktu widzenia samego gazoportu i całej infrastruktury z nim związanej mają fundamentalne znaczenie zarówno z perspektywy zabezpieczenia antyterrorystycznego obiektu, jak i przeciwdziałania wszelkim próbom działania o charakterze czysto sabotażowym. Straż Graniczna stwierdziła dotychczas 4366 przypadków naruszeń zakazu przebywania od strony lądowej w strefie. Tylko w 104 przypadkach funkcjonariusze SG zdecydowali się na zastosowanie mandatu karnego. W pozostałych przypadkach stosowali znacznie mniej dolegliwe środki – albo pouczenie, albo po prostu żądali opuszczenia terenu.

Natomiast sytuacja z perspektywy bezpieczeństwa jest bardzo skomplikowana, zarówno na odcinku lądowym, jak i odcinku morskim. Myślę, że dobrze przedstawia to kwestia w ogóle działań SG, nawet statystyki działań prowadzonych przez SG w odniesieniu do tych obszarów. Przykładowo, jeśli chodzi o działania względem terminalu od strony morza: w 2020 r. SG zrealizowała 74 tego typu działania. W 2023 r. już 596. W odniesieniu do samego gazociągu Baltic Pipe Straż Graniczna w 2022 r. podejmowała działania morskie 214 razy. W 2021 r. były to 3 działania. W 2023 r. – 373. W związku z tym widać w zdecydowany sposób po samej SG, a nie jest to jedyna służba, która jest zaangażowana w działanie, nie licząc już działań ze strony Sił Zbrojnych RP, o których w żadnym wypadku nie można zapomnieć, ale jest to już przynajmniej nawet z perspektywy danych dotyczących tej formacji jednoznaczna wskazówka co do tego, w jaki sposób podchodzą służby państwowe do zabezpieczenia tych obiektów.

Tak jak wskazał pan minister – z naszego punktu widzenia, a także z punktu widzenia procesu może nie tyle decyzyjnego, ile uzgodnieniowego, opiniodawczego, jeżeli chodzi o wydawanie rozporządzenia przez wojewodę, bo jak wskazał pan minister, to jest decyzja własna wojewody, natomiast musi on uzyskać opinię albo uzyskać wniosek ze strony zarówno SG, oddziału morskiego, jak i ze strony właściwej delegatury ABW. Z punktu widzenia naszej oceny zagrożenia kluczem jest stopień alarmowy. Ten, który jest przyjmowany przez prezesa Rady Ministrów na wniosek albo po uzyskaniu opinii odpowiednio szefa ABW i ministra spraw wewnętrznych i administracji.

To tyle w telegraficznym skrócie. W razie czego pozostaję do dyspozycji.

Sekretarz stanu w MSWiA Czesław Mroczek:

Jeszcze w uzupełnieniu, panie przewodniczący, szanowni państwo, jest z nami na sali zastępca komendanta głównego straży granicznej, pan gen. Michalski. Jeżeli byłyby pytania, jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak. Bardzo proszę.

Zastępca komendanta głównego Straży Granicznej gen. bryg. Tomasz Michalski:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jak tutaj powiedział pan minister i pan dyrektor, decyzja o utrzymaniu lub zniesieniu strefy ochronnej wokół terminalu jest decyzją wojewody podejmowaną na wniosek SG lub ABW, więc pozostaje w gestii cywilnych resortów i ich funkcjonowania. Na żadnym etapie formalnie minister obrony narodowej nie opiniuje tych wniosków. I infrastruktura krytyczna, i jej ochrona też jest rozstrzygnięta w ustawach, które były omówione, również w ustawie o zarządzaniu kryzysowym, natomiast siły zbrojne i MON uczestniczą w działaniach wspomagających i związanych z utrzymaniem ochrony wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego i bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej. To są działania, jak wspomnieliśmy w informacji, w ramach specjalnej operacji sił zbrojnych, o której z przyczyn oczywistych na tej klauzuli posiedzenia niestety nie bardzo mogę kontynuować i wchodzić w szczegóły. Natomiast to nie jest związane z samą strefą ochronną terminalu.

Podobnie jak pan minister powiem, że z nami są pan gen. bryg. Cezary Janowski, szef Zarządu Planowania Użycia Sił Zbrojnych i Szkolenia Sztabu Generalnego i pan gen. bryg. Jacek Sankowski, pełniący obowiązki dyrektor Departamentu Infrastruktury MON. Jeżeli byłyby jakieś pytania w tym zakresie, w jakim na tej klauzuli posiedzenia jawnego będą mogli odpowiedzieć, to oczywiście jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję bardzo,

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo.

Drodzy państwo, tu zwracam się do posłów – nie wydaje mi się potrzebne, abyśmy w większym szczególe musieli dyskutować o tych kwestiach operacyjnych sił zbrojnych i innych służb zaangażowanych w ochronę obiektów krytycznych, więc proponuję, aby na tym poziomie ogólności te kwestie dyskutować i bardziej się skupić ewentualnie na pytaniach odnoszących się do tego, jak inni postrzegają tę strefę i co można jakoś usprawnić.

Dziękuję bardzo panom i otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos w tej sprawie? Nie ma chętnych głosów? Jest chętny głos. Pan poseł Rzepa.

Poseł Jarosław Rzepa (PSL-TD) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, temat strefy, który z różnych względów jest również dla samych mieszkańców trudnym tematem, bo jak państwo wiecie, zamknięcie ul. Ku Morzu i ograniczenia – bajpasowanie autobusów to nie jest rozwiązanie, które faktycznie daje swobodny dostęp do miejsca, z którego korzystało nie 1500 czy 1600 osób, tylko szanowni państwo, dziesiątki, a tak naprawdę w przypadku choćby Fortu Gerharda – 150 tys. osób rocznie. Tak samo i z latarni, bo te dwa obiekty, można powiedzieć, że dzisiaj są już całkowicie wyłączone z jakiejkolwiek możliwości prowadzenia działalności gospodarczej i dostępu do tych miejsc turystów, którzy corocznie te miejsca odwiedzali.

Kolejnym elementem jest plaża i swobodny dostęp do plaży. Ci państwo, którzy znają tę drogę, która została zbudowana jako kompensata budowy terminalu LNG, wiedzą również o tym, że terminal ma zabezpieczenia, jeżeli chodzi choćby o bardzo szczelne i solidne płoty. Natomiast ten główny element, który chyba został wprowadzony jako decyzja pana wojewody, związany z tłoczeniem gazu do zbiorników w czasie, kiedy gazowce są rozładowane, to jest główny temat, nad którym trzeba byłoby się zastanowić, w jaki sposób tę przeszkodę pokonać, żeby ludzie, mieszkańcy, turyści, mogli korzystać z tych atrakcji, bo przecież w budowaniu różnego rodzaju zabezpieczeń czy monitorowaniu tych zabezpieczeń jesteśmy coraz lepsi. To pokazują choćby zabezpieczenia wschodniej granicy. Wydaje mi się, szanowni państwo, że mimo wszystko trzeba by szukać tutaj

rozwiązania, bo ja rozumiem: można powiedzieć o bezpieczeństwie i tak naprawdę odsunąć całkowicie wszystkich ludzi na bok, ale nie można zapominać o tym, że to przed decyzją wojewody funkcjonowało, mimo że już trwał konflikt. Dzisiaj jest to ogromne utrudnienie dla funkcjonujących tam osób i mimo wszystko uważam, że potrzebna jest też duża wola pozytywna do tego, żeby jednak szukać rozwiązania, żeby być może wprowadzić takie systemy zabezpieczenia, które by dały możliwość odblokowania zarówno najwyższej latarni morskiej w Polsce, z której co roku powiewa chyba największa flaga, a jednocześnie Fortu Gerharda, który jak państwu mówiłem, przed tą decyzją odwiedzało rocznie 150 tys. ludzi i można powiedzieć, że pewnie tyle samo korzystało z plaży, mogąc tam swobodnie dojechać. To jest, szanowni państwo, moja wielka prośba – ja wielokrotnie uczestniczyłem w spotkaniach i protestach z mieszkańcami Warszowa, Świnoujścia – o to, żeby jednak szukać tego rozwiązania, żeby ci ludzie po prostu mogli tam funkcjonować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo.

Tak, panie ministrze? Którego, przepraszam, kolegi, bo nie widzę?

Sekretarz stanu w MSWiA Czesław Mroczek:

Tu, panie przewodniczący, było zgłoszenie i chętnie wysłuchamy wszystkich głosów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No tak, ale ja zawsze prowadzę tak, że najpierw jest pytanie, potem jest odpowiedź – i to ja decyduję, jak prowadzimy posiedzenie.

Sekretarz stanu w MSWiA Czesław Mroczek:

Panie przewodniczący, z przyjemnością…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MSWiA Czesław Mroczek:

Dziękuję bardzo.

Macie państwo świadomość, że w sposób oczywisty nie możemy decyzji dotyczącej zmian w tej strefie podejmować na jawnej Komisji. To są dane niezwykle wrażliwe z punktu widzenia samych przyjętych rozwiązań ochrony tej infrastruktury krytycznej. My zatem chętnie wysłuchamy wszystkich głosów, takich jak przed chwilą pana posła Rzepy, i zapewniam państwa, że przed przesłaniem tego materiału na posiedzenie Komisji zasięgnąłem jeszcze raz opinii podmiotów, na podstawie których podejmowane są decyzje: SG i ABW. Obie te instytucje podtrzymały swoje opinie w zakresie ustanowienia tej strefy, ale bardzo bym prosił, panie przewodniczący i szanowni państwo, żebyśmy mogli wysłuchać waszych głosów i w pracy w odpowiednim trybie nad tą strefą ochronną przeanalizujemy jeszcze raz sytuację, ale rozumiecie państwo, że nie możemy prowadzić dyskusji w zakresie tej decyzji na jawnym posiedzeniu Komisji, więc to, co mieliśmy w zasadzie w tej sprawie do powiedzenia, to powiedzieliśmy. Teraz chcielibyśmy państwa posłuchać i będziemy analizować państwa głosy, wystąpienia, uwagi w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, z tyłu, zdaje się, pan poseł się zgłaszał. Pan poseł Łącki za chwilkę. Tam się ktoś wcześniej zgłaszał… Aha, no to pan poseł Łącki.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Oczywiście najwięcej do powiedzenia będzie miał pan przedstawiciel prezydenta Świnoujścia, bo on jest jak gdyby od początku w tej całej sytuacji, ale to jest właśnie jeden z elementów, o których mówiłem, kiedy chodziło o port kontenerowy. Bo kwestia plaży rozwiąże się jakby sama przez to, że po wschodniej stronie gazoportu będzie budowany port kontenerowy, czyli ta plaża przestanie być dostępna dla mieszkańców Świnoujścia. I chodziło mi o to, żebyście panowie, którzy decydujecie o budowie tego portu kontenerowego, wzięli to pod uwagę, jakby pierwszą waszą inwestycją było odblokowanie plaży

bardziej na wschód dla mieszkańców prawobrzeżnego Świnoujścia. Jakbyście zaczęli już o tym mówić i robić, to załatwiłoby 50% konfliktów, że tak powiem, i to, co jest niezbędne dla tych, którzy prowadzą swoje niewielkie biznesy, te małe pensjonaty, hoteliki, bo tam tego jest bardzo dużo, ci ludzie z tego żyli. Panie ministrze, chodzi też o to, żeby nie tworzyć nowych konfliktów i nie tworzyć sytuacji takiej, że państwo będzie robiło jakieś zakazy – przypominam, mieliśmy przecież te zamknięte plaże, lasy – a później będzie musiało robić tarcze albo płacić odszkodowania, bo to nie ma najmniejszego sensu. Trzeba jakoś tak to zrobić, żeby tego nie trzeba było robić i tutaj właśnie prośba do was, żebyście już zaczęli rozmawiać, projektować i tworzyć te nowe miejsce plażowania dla mieszkańców Warszowa.

Co do sprawy Fortu Gerharda i latarni morskiej – sprawa jest pewnie trudniejsza, ale ja miałem takie pytanie konkretne. Bo generalnie jedyna osoba, która może taką strefę nakładać i ją likwidować, biorąc pod uwagę opinię SG i innych służb, to jest wojewoda zachodniopomorski, bo to ani pan minister, ani nikt inny nie może tego zrobić, tylko według tej ustawy – pamiętam, bo ją procedowaliśmy – to jest jednoosobowa decyzja pana wojewody, podparta oczywiście opiniami. Czy pan wojewoda występował do SG i do innych służb o opinię dotyczącą tej strefy, czy w ogóle się tym interesował? To by mnie bardzo interesowało, bo to zależy od naszych mieszkańców tam mieszkających i pracujących. Tak że dziękuję bardzo. To było moje pytanie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Może pan, panie ministrze, odpowiedzieć?

Sekretarz stanu w MSWiA Czesław Mroczek:

Szanowni państwo, w tej procedurze, którą opisałem na początku, opinie wymienionych służb, ABW i SG, są podstawą tego rozstrzygnięcia, więc w sposób oczywisty wojewoda musi zasięgnąć i zasięgał opinii wymienionych służb. Mało tego, przed chwilą, gdy zabierałem głos poprzednio, powiedziałem, że przed wysłaniem państwu informacji ponownie zasięgałem osobiście opinii obu tych służb, które podtrzymały swoje opinie, które stanowiły podstawę wydania decyzji przez wojewodę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję.

Czy ktoś jeszcze się zgłasza? Proszę.

Prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej Piotr Piwowarczyk:

Szanowni państwo, na samym początku pragnę przypomnieć, że na ręce pana przewodniczącego Komisji swój wniosek złożył pan prezydent miasta Świnoujście. Ja nie będę oczywiście go czytał, bo on jest długi. Pragnę tylko przeczytać ostatnie zdanie, taką konkluzję: „Wspólnie z mieszkańcami wnioskuję zatem o otwarcie ul. Ku Morzu i zabezpieczenie terminalu LNG poprzez postawienie wysokiego ogrodzenia, zapory bądź zastosowanie innego rozwiązania, które zagwarantuje bezpieczeństwo i zapewni pełną ochronę terminalu LNG".

Podsumowując, to jest stanowisko samorządu, które było wyrażone wielokrotnie przez prezydenta miasta, radę miasta uchwałami i opiniami, przez sejmik województwa zachodniopomorskiego, marszałka województwa zachodniopomorskiego i inne różne środowiska prywatne, samorządowe, społeczne. Wszyscy w Świnoujściu zdajemy sobie sprawę z tego, że infrastruktura krytyczna, szczególnie w tak trudnym okresie, w jakim jest obecnie Europa – mówię o geopolityce – powinna być chroniona w sposób szczególny, i nikt nigdy tego nie kwestionował. Pragnę przypomnieć, że pierwszymi ofiarami jakiegokolwiek zdarzenia krytycznego będą mieszkańcy Świnoujścia – szczególnie ci, którzy mieszkają tam, na Warszowie, tuż za płotem. Przypomnę, że pierwszy budynek mieszkalny znajduje się w odległości 600 m od zbiornika, a tak naprawdę w odległości kilkudziesięciu metrów od ogrodzenia terminalu LNG, więc trudno podejrzewać mieszkańców Świnoujścia, Warszowa, głównie tych, którzy korzystali dotychczas z bliskości plaży, o to, że to bezpieczeństwo kwestionują, i nikt w Świnoujściu tego bezpieczeństwa, potrzeby specjalnego ochronienia tej infrastruktury krytycznej w żaden sposób nie kwestionuje.

Przypomnę także, że proces wprowadzania tej strefy według oceny samorządu, rady miasta, prezydenta był mało transparentny. Oczywiście wykluczam tutaj wprowadzanie do obiegu informacji, które mają określone klauzule, bo przecież zdajemy sobie sprawę z tego, że państwo mają określone zadania i one muszą być realizowane w odpowiednim stopniu w sposób bezpieczny. Natomiast mimo że ten przepis, który umożliwiał wprowadzenie tej strefy, był procedowany przez Sejm w październiku, listopadzie 2022 r., to tak naprawdę na żadnym etapie nie konsultowano tego przepisu i jego skutków dla samorządu. Ani na etapie wprowadzenia, ani później, gdy ten przepis stał się prawomocny. Samorząd i wszyscy mieszkańcy miasta, tak upraszczając, zostali zaskoczeni tą informacją o planach wprowadzenia pod koniec marca 2023 r., a przypomnę, że pan wojewoda Zbigniew Bogucki wydał takie zarządzenie 12 kwietnia, wprowadzając je do obiegu prawnego, czyli do obowiązywania w dniu 13 kwietnia. Samorząd nie miał możliwości przygotowania się w jakikolwiek sposób do nowej sytuacji, a przypomnę, że teren, o którym mówimy, to nie jest tylko i wyłącznie teren portowy.

To jest teren, który był bardzo intensywnie eksploatowany turystyczne. Pan poseł Rzepa mówił o tych statystykach. Mówimy o dwóch największych atrakcjach Świnoujścia, jednej z największych atrakcji Pomorza Zachodniego, bardzo wysoko frekwencyjnych, takich wizytówkach miasta, ale mówimy także o kilkunastu innych obiektach: o edukacyjnym szlaku fortecznym, o lesie bażynowym, o przerwanych ścieżkach dostępowych, szlaku rowerowym R10 wokół zalewu. Te rozwiązania, które pan wojewoda później wprowadzał – bo prawdą jest to, na co pan reprezentujący pana ministra zwrócił uwagę, że w międzyczasie starano się w jakiś sposób zminimalizować skutki wprowadzenia tej strefy, ściągając te obostrzenia na małym fragmencie wiaduktu, aby umożliwić wjazd do lasu – w żaden sposób tych problemów nie rozwiązały.

Przy okazji oczywiście pragnę podziękować tutaj spółce Gaz-System, która jest właścicielem terminalu LNG, która czyniła różnego rodzaju starania we współpracy z samorządem wojewódzkim, lokalnym, aby skutki obostrzeń w taki czy inny sposób minimalizować. To jest m.in. dofinansowanie żeglugi od strony wody czy utwardzenie alternatywnego dojścia do plaży, natomiast szanowni państwo, po dziesięciu miesiącach, mając przegląd całej tej sytuacji, możemy jasno stwierdzić, że te rozwiązania nie mają pozytywnego skutku. Latarnia morska straciła ponad 80%, jeżeli chodzi o frekwencję – o wiele gorzej wygląda to, jeżeli chodzi o środki, które tam są wypracowywane. Podobnie fort. Pozostałe obiekty, które są w strefie leśnej na północ od terminalu, oczywiście w ogóle nie są odwiedzane, bo jest to teren leśny, do którego w ogóle nie ma dostępu. Zdewastowało to także tę turystykę rowerową i obniżyło rangę tego miejsca. Na dzień dzisiejszy mieszkańcy Świnoujścia na prawobrzeżu, którzy mieszkają bardzo często w odległości 800 m, 900 m od plaży, tę rekreację wykonują, pokonując odległość 8 km, czyli dzisiaj mieszkaniec Świnoujścia, który mieszka na prawobrzeżu, kąpie się w Międzyzdrojach, bo tam jest najbliższy normalny zjazd, aby mógł z tej plaży korzystać. Świnoujście, tak jak już wcześniej mówiłem, opiera się na turystyce. Wykluczanie z tej turystyki tak ważnych, silnych motorów rozwoju turystycznego jest destrukcyjne i nie tylko przez mieszkańców, ale jak państwo widzicie, także przez samorząd jest nie do końca zrozumiałe, dlatego że my z tą strefą przez ten okres ostatnich dziesięciu miesięcy zdołaliśmy się szczegółowo zapoznać i wiemy, jak ta strefa w Świnoujściu funkcjonuje.

Na samym początku powinienem zaprosić wszystkich państwa do tego, żebyście państwo przyjechali i zobaczyli, jak ta strefa funkcjonuje. Jesteśmy pełni podziwu dla wszystkich funkcjonariuszy, którzy wykonują bardzo godnie te swoje zadania: Policji, Straży Ochrony Kolei i Straży Granicznej, natomiast na dzień dzisiejszy to na przykład trzykilometrowy odcinek drogi, który jest ochraniany przez ośmiu do dziesięciu funkcjonariuszy. To jest olbrzymi ruch samochodowy, który nie jest w żaden sposób kontrolowany, bo tych samochodów, które wjeżdżają do strefy, w skali tygodnia jest tysiące. Przypomnę, że na terenie strefy są prowadzone duże inwestycje rozbudowy terminalu LNG i te samochody nie są kontrolowane, szczególnie te duże, z zaopatrzeniem. Przypomnę także, że w tej strefie pojawiają się te incydenty, o których pan mówił. One wprost wskazują, że ta strefa wydaje nam się – z punktu widzenia laików, żeby była jasność, bo oczywiście my nie mamy dostępu do wiedzy, jaką mają panowie – nieskuteczna.

4 tys. wtargnięć, a to dlatego, że tam mamy po prostu biało-czerwoną taśmę, która odgradza asfaltową drogę ku morzu od lasu.

Szanowni państwo, miałem prezentację, na której chciałem państwu pokazać pewne szczegóły dotyczące tego, jak ta strefa funkcjonuje. Na przykład szałas, w którym policjanci muszą się chować przed deszczem – i sami musicie państwo uznać, gdy zobaczycie to na zdjęciach, że to nie jest najlepsza wizytówka dla tego funkcjonariusza, dla państwa polskiego i to naprawdę nie wzbudza zaufania wśród mieszkańców, którzy muszą spotykać się z różnego rodzaju obostrzeniami, a widzą, że ta strefa według nich tak naprawdę tego bezpieczeństwa nie zapewnia. Przypomnę państwu, że za chwilę będą obowiązywały – bo wiem, że w MON są procedowane – przepisy dotyczące zakazu fotografowania, i wiem, że część z tych osób, które były w strefie, została ukarana za fotografowanie. Wystarczy wejść na Google. Przepraszam za taką anegdotkę, ale miałem to państwu pokazać. Pełna infrastruktura terminalu LNG jest w 100% widoczna ze wszystkimi szczegółami na mapach Google. Pełna infrastruktura terminalu LNG – nie wiem, czy powinienem mówić to na Komisji publicznie – łącznie ze wszystkimi przełączeniami, grubościami zbiorników, jest dostępna online w tym momencie, na przykład na Geoportalu.

Więc z jednej strony mamy kilku funkcjonariuszy którzy blokują wjazd na drogę, plastikową taśmę, szałas, w którym oni się ukrywają przed zagrożeniem związanym z deszczem, bo poza budką dostępową na starcie tam nie ma żadnej innej infrastruktury, która by tę jakość ich funkcjonowania poprawiła, a z drugiej strony mamy narzędzia w internecie, gdzie ze szczegółami możemy całą tę infrastrukturę zinfiltrować, zobaczyć, dookreślić. Więc proszę wybaczyć nam, laikom, którzy stoją z drugiej strony i są – w cudzysłowie – ofiarami tej strefy, którym nie zapewniono żadnych alternatywnych rozwiązań, mimo starań, bo te starania ze strony spółki, ze strony samorządu doceniamy i absolutnie zdajemy sobie sprawę z tego, że te starania rzeczywiście były i funkcjonowały.

Proszę sobie starać uzmysłowić, w jakim my stanie emocjonalnym obecnie się znajdujemy. W strefie był pan poseł Rzepa, był pan poseł Wieczorek, byli różni urzędnicy. Nie znam osoby, która byłaby w strefie i która by stwierdziła, że ta strefa czemukolwiek służy, mówiąc wprost. Oczywiście zdaję sobie sprawę, że nie mam pełnego oglądu, wiedzy, że są inne uwarunkowania, o których panowie tutaj mogą nie mówić, a o których ja nie mam zielonego pojęcia, bo nie mam tej wiedzy, które powodują, że ta zasadność jest większa, niż nam się wydaje. Potencjalne straty wizerunkowe, związane z bezpieczeństwem, z popsuciem tej dobrej atmosfery, jaka była przy terminalu LNG z lokalnym społeczeństwem, z wybudzaniem tych negatywnych emocji, które tam między społeczeństwem a spółką i służbami bezpieczeństwa się pojawiają, według nas mają o wiele większy skutek związany z pogorszeniem tego stanu bezpieczeństwa niż potencjalne zyski.

Wiemy, że jest inna infrastruktura krytyczna, która w żaden sposób nie jest chroniona. Mówiliśmy tutaj o Baltic Pipe, o rurociągach, które zaczynają się za płotem terminalu LNG. Wiemy też i znamy ogólne opinie na temat bezpieczeństwa terminalu LNG, gdy terminal był budowany, bo od tego chyba powinienem rozpocząć. Gdy państwo polskie budowało terminal LNG, zapewniało wszystkich – mieszkańców, samorząd Świnoujścia i województwa, że to jest inwestycja nowoczesna, w pełni zabezpieczona, profesjonalnie chroniona na wszelkie możliwe wydarzenia i zdarzenia krytyczne. Zdajemy sobie sprawę, że w lutym wybuchła wojna. Strefa została wprowadzona w kwietniu. Nie rozumiemy w związku z tym, dlaczego ten stan rzeczy się zmienił i dlaczego ten stan rzeczy dotyczy tylko i wyłącznie tej jednej drogi. Bardzo prosimy o możliwość znalezienia… Nie odnosząc się w ogóle od strony wody, bo tu nie mamy żadnej wiedzy.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

O czas prosimy.

Prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej Piotr Piwowarczyk:

Przepraszam bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, bo część tych informacji pan już powtarza w swojej wypowiedzi.

Prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej Piotr Piwowarczyk:

Tak. Przepraszam.

Bardzo proszę o możliwość znalezienia jakiegoś kompromisowego rozwiązania z punktu widzenia prezydenta, służb prezydenta. Wyłączenie ul. Ku Morzu z tej strefy z pozostawieniem lasu wydaje nam się najbardziej sensowne. Dziękuję i przepraszam, że tak długo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Prawdę mówiąc, nie dotarł do nas ten list, o którym pan wspomina. Być może to był załącznik do mejla z prośbą, aby pan mógł wziąć w posiedzeniu, ale listu nie otrzymaliśmy. Więc list oczywiście prześlemy do członków Komisji i przekażemy również na ręce pana ministra czy też drogą mejlową do ministerstwa, żebyście państwo też go otrzymali.

Przewodniczący Karnowski jeszcze się zgłasza.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Szanowni państwo, tak sobie przypominam sytuację na Helu sprzed paru lat, kiedy w wyniku dużej interwencji samorządu w tamtej chwili największe przedsiębiorstwo, jakie było na Helu, czyli wojsko, opuściło miasto Hel. Też Gdynia niezbyt dobrze się ma z powodu tego, że dowództwo marynarki wojennej powędrowało nad Wisłę. Ale tak już mówiąc bardzo poważne: panie pełnomocniku, myślę, że dobrze byłoby, żeby pan prezydent Janusz Żmurkiewicz, mój serdeczny kolega, razem z panem posłem Arturem Łąckim udali się do pana ministra, bo jednak mają trochę inną klauzulę – myślę, że pan Janusz Żmurkiewicz ma tę klauzulę – usiedli i porozmawiali, a nie że my tutaj na Komisji… Wie pan, ja byłem w Świnoujściu, i to nawet żaglówką, ale jednak nie znam tej infrastruktury tak dobrze i nie chciałbym tego rozstrzygać, a nawet to nie jest chyba zbyt bezpieczne, żebyśmy sięgali do tego na tej Komisji. Myślę, że jakby pan prezydent się jednak pofatygował do Warszawy, to pan minister go na pewno przyjmie. My byśmy wydelegowali pana posła Artura Łąckiego do tej rozmowy i jakiś bardzo ważny kompromis się tam pewnie znajdzie, bo sprawa turystyki jest bardzo ważna w Świnoujściu, które ostatnio wybudowało przepiękny tunel, co też jest bardzo chwalebne. Wszyscy płakaliśmy tutaj nad Świnoujściem, ale muszę powiedzieć, że ta inwestycja jest rzeczywiście czymś wyjątkowym, a jest dzięki właśnie panu prezydentowi wybudowana. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, odniesie się pan jeszcze?

Sekretarz stanu w MSWiA Czesław Mroczek:

Tak. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja w zasadzie już wszystko z punktu widzenia prawnego, przesłanek i podejmowania decyzji powiedziałem. Mogę dodać tyle, że oczywiście przeanalizujemy ponownie to wystąpienie pana prezydenta. Przeanalizuje je dokładnie wojewoda przy współpracy z zarówno ABW, jak i SG. Jak informuje mnie tutaj pan dyrektor Cichomski, który ma już bogate doświadczenie w tej sprawie z punktu widzenia swej wcześniejszej pracy w ministerstwie, część z tych rozwiązań była już analizowana, ale chcę powiedzieć tak: gdyby przesłanką podejmowania… Mamy w tej sprawie kolizję dwóch interesów – ochrony, bezpieczeństwa samej infrastruktury krytycznej, ale proszę też nie zapominać o bezpieczeństwie osób, które wpuszczamy w tę strefę, co wydaje się pan czynić, i z drugiej strony tego interesu społeczności lokalnej miasta, turystów. W sposób oczywisty nie ma tu łatwej decyzji. Gdyby było tak, że przesłanką podejmowania decyzji jest interes turystyczny, to pewnie miałby pan rację i moglibyśmy jakoś dojść do korekty tej decyzji. Ale przecież ma pan chyba świadomość i się z tym zgodzi, że przesłanką podejmowania decyzji jest bezpieczeństwo samej infrastruktury krytycznej i osób przebywających w odziaływaniu ewentualnych nieszczęść, które mogłyby się tam wydarzyć. Stawiając kropkę, już zamykając ten temat – przeanalizujemy pomysły zawarte w tym kolejnym państwa wystąpieniu.

Ale jeszcze w dwóch słowach chcę powiedzieć o zaangażowaniu służb państwowych, bo przecież główny wysiłek w zakresie zabezpieczenia infrastruktury krytycznej ponoszą operatorzy tej infrastruktury, firmy, które prowadzą te przedsięwzięcia. To są wydatki

olbrzymie, które wzrastają w świetle tych zagrożeń, o których mówię, a których charakteru przedstawić bezpośrednio na tej Komisji nie mogę. Z pana wystąpienia wynikało, że to są jakieś taśmy biało-czerwone – lekceważył pan nawet wysiłek samej instytucji, która jest tam na co dzień, SG. W tym materialne, który państwu przesłaliśmy, pokazujemy, jak w wielkim zakresie jest zwiększany ten wysiłek SG w odniesieniu do terminalu i również gazociągu. W sposób oczywisty chcę powiedzieć, że infrastruktura dla SG będzie musiała być rozbudowywana – i nie jest to problem taki, z którego jesteśmy zadowoleni. Gdybyśmy się mogli zwolnić z tych obowiązków i przekierować Straż Graniczną w inne miejsce do wykonywania zadań, to chętnie zrobilibyśmy to. Natomiast sami operatorzy i właściciele tej infrastruktury nie są w stanie wykonać zabezpieczeń tej infrastruktury bez instytucji państwa, bez sił zbrojnych, SG, innych instytucji państwa, które w coraz większym zakresie są zaangażowane w dbanie o bezpieczeństwo tej infrastruktury. I nie jest prawdą to, co pan mówi – że Baltic Pipe i inne elementy infrastruktury krytycznej nie są chronione. Są chronione w coraz większym zakresie i przy coraz większych kosztach. Na tym bym skończył. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję panie ministrze. Więcej głosów nie słyszę.

W związku z tym myślę, że propozycja pana przewodniczącego Karnowskiego jest chyba najprostsza i najlepsza do tej sprawy, a w razie czego będziemy do niej wracać w przyszłym roku, chyba że wydarzy się coś wyjątkowego.

Dziękuję bardzo wszystkim państwu za obecność, panu ministrowi, panom generałom, panom dyrektorom i wszystkim państwu, życzę wszystkiego dobrego. Zamykam posiedzenie Komisji.